This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

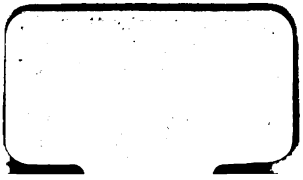
About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Digitized by Google

400.111 r.101.

200.211 r.69



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

SIR JOHN FRANKLIN

DIE

UNTERNEHMUNGEN FÜR SEINE RETTUNG

UND

DIE NORDWESTLICHE DURCHFAHRT

VON

DR. KARL BRANDES

CUSTOS DER KÖNIGL. BIBLIOTHEK ZU BERLIN.

NEBST EINER TABELLE DER ARKTISCHEN TEMPERATUREN

VOM PROF. DR. H. W. DOVE

UND EINER KARTE VON HENRY LANGE.

BERLIN

VERLAG DER NICOLAI'SCHEN BUCHHANDLUNG.

1854.

203. a. 35.

(UNTER GESETZLICHEM VORBEHALT EINER ENGLISCHEN ÜBERSETZUNG.)

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorwort.

Die Unternehmungen zur Aufsuchung des Capt. Sir John Franklin und seiner Gefährten umfassen einen in sich abgeschlossenen Kreis von arktischen Seefahrten und Landreisen, der in der Geschichte niemals seines Gleichen gehabt hat. Das undurchdringliche Geheimniſs, welches auf dem Schicksal der „Vermissten“ ruht, hat unter allen gebildeten Nationen die tiefste und herzlichste Theilnahme erweckt. Die Pläne und Entwürfe der Rettungs-Expeditionen sind aus den mit unermüdlicher und angelegentlicher Sorgfalt gepflogenen Berathungen der berühmtesten Seefahrer, der gründlichsten Gelehrten, der umsichtigsten Staatsmänner hervorgegangen. Mit einer fast unbegrenzten Freigebigkeit hat die englische Nation, indem sie diese Nachforschungen als eine National-Angelegenheit auffasste, die groſsartigsten Mittel, mit seltener Aufopferung die besten Kräfte für den edlen Zweck dargeboten. Die Thaten und Erlebnisse der „Franklin-Sucher“ aus beiden Hemisphären gewähren in ergreifendster Weise ein Schauspiel des Kampfes menschlicher Intelligenz und Thatkraft mit den furchtbaren Schrecknissen der arktischen Natur.

Aber neben jenen Antrieben und dem wechselvollen Verlauf tragen besonders die Ergebnisse für Wissenschaft und Leben dazu bei, diesen Unternehmungen einen unsterblichen Glanz zu verleihen. Ihres nächsten Zweckes auf's Beklagenswertheste fehl gehend, haben sie für die Kenntniſs der Oberfläche und Natur unseres Planeten unschätzbare Fortschritte

Digitized by Google

angebahnt, deren Werth und Bedeutung erst im Lauf der Jahre im rechten Lichte erscheinen werden.

Die geneigten Leser werden sich bei der Durchsicht dieses Buches überzeugen, dafs dem Verfasser die Quellen und Hülfsmittel der Literatur in seltenem Umfange zu Gebote standen, und dafs er keine Mühe gescheut hat, in den weitschichtigen Sammlungen der britischen Parlamentspapiere, in sämmtlichen einschlagenden Reisebeschreibungen und anderen zum Theil entlegenen Werken den Stoff zusammenzulesen. Er hat es nicht hehl, dafs eben diese Gunst der Umstände ihn nachhaltig aufgemuntert hat, die vorliegende Arbeit zu versuchen und die erheblichen Schwierigkeiten derselben nach Möglichkeit zu überwinden. Sein Bestreben ist wesentlich darauf gerichtet gewesen, nicht blos den äufseren Verlauf der Ereignisse zu erzählen, sondern auch den Boden und Schauplatz, auf welchem sie sich entwickeln, die bewegenden Mittel und Kräfte, die Verdienste und Schatten der hervorragenden Persönlichkeiten zur Anschauung zu bringen, und daneben den eigentlichen Hergang arktischer Entdeckungs-Operationen in seinen mannichfachen Einzelnheiten treu und klar zu schildern.

Zwei werthvolle Zugaben wurden vom Herrn Professor Dr. Dove durch gütige Mittheilung seiner nach den neuesten Ermittelungen und Berechnungen redigirten Tafel der mittleren Temperaturen in den arktischen Regionen, und von dem Herrn Henry Lange durch die beigefügte chartographische Arbeit gewährt; ich erfülle eine angenehme Pflicht, indem ich für dieselben den anerkennendsten und herzlichsten Dank hiermit ausspreche.

Berlin im August 1854.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Inhalts-Uebersicht.

	Seite
Einleitung	1 — 3
Rückblick auf die arktischen Fahrten seit 1818	3 — 7
Ausrüstung der Schiffe Erebus und Terror zur Erkundung der nordwestlichen Durchfahrt. — John Franklin	7 — 22
Capt. Sir John Franklin's Instruction 12 — 19.	
Die letzten Nachrichten von der Franklin'schen Expedition im Jahre 1845	23 — 27
Erwachen der Besorgnisse über das Schicksal der Franklin'schen Expedition	28 — 30
Die ersten Pläne für Nachsuchungs- und Rettungs-Expeditionen	30 — 34
Sir John Ross und Sir John Barrow 31 — 32.	
Vorbereitungen für die Rettungs-Expedition nach den Küsten des arktischen Amerika	34 — 40
Transport der Böte und Vorräthe nach dem Mackenzie 36 — 37.	
Pemmican-Bereitung 37 — 39.	
System der Rettungs-Expeditionen im Jahre 1848	41 — 43
Expedition nach dem arktischen Nord-Amerika im Jahre 1848. (Richardson und Rae)	44 — 51
Expedition von Rae im Jahre 1849 49 — 51.	
Vorbereitungen und Pläne für die Expedition nach der Barrow-Strafse im Jahre 1848	51 — 55
Nachrichten der Walfischfahrer 52.	
Ein Blick auf die Baffins-Bai und ihre Umgebungen	55 — 61

Digitized by Google

Seite

Expedition nach der Barrow-Strafse 1848—49. — Capt. Sir James Ross . . . . . 61 — 70

Expedition nach der Behrings-Strafse 1848—50. (Capt. Kellett und Comm. Moore) . . . . . 70 — 80

Robert Shedden 76 — 77.

Pullen's Boot-Expedition nach dem Mackenzie 75. 79—80.

Wachsende Besorgnisse in England. Plan der Rettungs-Expeditionen für das Jahr 1850 . . . . . 80 — 85

Expedition nach der Behrings-Strafse 1850 (Enterprise und Investigator. Capt. Collinson; Comm. M'Clure) . . . . 85 — 104

Instruction für diese Expedition 85 — 90.

Miertsching 92 — 95.

Tod des Lieut. Barnard 99 — 101.

Comm. Maguire an Moore's Stelle 103.

Mackenzie-Expedition im Jahre 1850 (Lieut. Pullen bis Cap Bathurst) . . . . . 104 — 108

Die Grinnell-Expedition (Advance und Rescue unter Lieut. de Haven . . . . . 109 — 121

Die beiden Schreiben der Lady Franklin an den Präsid. Taylor 112 — 114. 116 — 117.

Ausrüstung der Expeditionen für die Barrow-Strafse 1850 . 121 — 140

Ansichten von Parry, Richardson, Beechey, Sabine 120.

Verhandlung im Parlament 5. Febr. 1850 127 — 28.

Lady Franklin und die Angehörigen der Vermissten 129 — 130.

Capt. Sir John Ross 129 — 32. Penny 133 — 35. Capt. Austin 135 — 37.

Begegnisse der Expeditionen von 1850 in der Baffins-Bai . . 140 — 156

Der Eskimo Adam Beck 145 ff.

Nachforschungen in der Barrow-Strafse 1850. Die ersten Spuren der Vermissten . . . . . 157 — 167

Saunders' (Nordstern) Rückkehr 160 — 61.

Das Schiff der Lady Franklin (Prince Albert unter Comm. Forsyth) im Prinz-Regents-Inlet 161 — 62, am Cap Riley 163, Rückkehr nach England 165 — 67.

Spuren der Vermissten auf der Beechey-Insel und am Wellington-Canal . . . . . 167 — 183

Die drei Gräber 173 — 75.

Begegnisse und Unternehmungen der Geschwader im Herbst. Die Winterquartiere 1850—51 . . . . . 183 — 207

Abfahrt des Grinnell-Geschwaders zur Heimath 189 — 192.

Digitized by Google

Seite

Unternehmungen der Geschwader von Austin und Penny im Frühjahr 1851. Rückfahrt . . . . . 207 — 244

System der Schlitten-Expeditionen des Austin'schen Geschwaders 210.

Ommanney und Osborn am Cap Walker und Prinz Wales-Land 220.

M'Clintock auf der Melville-Insel 223 — 26.

Die Penny'schen Schlitten-Expeditionen am Wellington-Canal 227 — 37.

Zerwürfnisse zwischen Austin und Penny 239 — 42.

Austin im Jones-Sund 242 — 43.

Begegnisse des Amerikanischen Geschwaders bei der Heimkehr 1850 — 51 . . . . . 244 — 255

Conflict über die Namen Albert-Land und Grinnell-Land 252 — 54 Note.

Eindruck der neuen Entdeckungen in England. Mafsregeln der Admiralität im Herbst 1851 . . . . . 255 — 263

Arktische Commission 259 — 261.

Unternehmungen von Rae, Pim, Kennedy, Inglefield; ungewisse Nachrichten und Gerüchte 1851 — 52 . . . . . 263 — 282

Rae im Wollaston- und Victoria-Land 1851 263 — 65.

Pim's Pläne und Reise nach St. Petersburg 265 — 67.

Kennedy und Bellot im Prinz-Regents-Inlet, in Nord-Somerset, Prinz Wales-Land und am Cap Walker 267 — 271.

Inglefield im Norden der Baffins-Bai 271 — 75; — auf der Beechey-Insel 275.

Angebliche Erzählung des Steuermanns Douglas 276—77.

Die beiden von der Brig Renovation aus erblickten Schiffe im Eisberge 279 — 82.

Rückblick. Die letzte grofse Expedition nach der Barrow-Strafse 1852 . . . . . 282 — 299

Capt. Sir Edward Belcher, Capt. Kellett und Lieut. Pullen 285.

Erste Nachrichten von dieser Expedition durch Kennedy und Inglefield 286 — 287.

Das Jahr 1853: Dr. Kane (Advance) nach dem Smith-Sund; Kennedy (Isabel) nach der Behrings-Strafse 287 — 88.

Inglefield und Bellot (Phönix) nach der Beechey-Insel 289 — 91.

Untergang des Breadalbane 292 — 93.

Bellot's Tod 293 — 95.

Belcher's Erkundungen im Norden des Wellington-Canals 297.

Digitized by Google

Seite

Robert M'Clure als Entdecker zweier nordwestlicher Durchfahrten 1850—53. Schluss . . . . . 299 — 312

Entdeckung der ersten Durchfahrt 303.
Ankunft in der Gnadenbucht 305.
Die Rettungsbotschaft des Lieut. Pim 308.
Capt. Sir John Franklin und seine Gefährten todt erklärt 310.
Capt. Inglefield's letzte Abfahrt nach der Beechey-Insel 311.

Digitized by Google

Einleitung.

Zwei weitaussehende Probleme waren auf dem Gebiete der speculativen Geographie noch ungelöst geblieben, als die Herrschaft zur See an England überging: die Erkundung des vermeintlichen antarktischen Welttheils und die Auffindung einer sogenannten nördlichen Durchfahrt, d. h. eines nördlichen Seeweges vom Atlantischen nach dem Stillen Ocean. Beide Probleme mufsten mit dem Fortschreiten der Cultur und Civilisation eine immer höhere Bedeutung gewinnen; es konnte daher nicht fehlen, dafs in dem Streben des englischen Volkes sich das Bewufstsein seines Berufes zur Aufhellung der dabei obwaltenden Ungewifsheit immer lebendiger hervordrängte. England hatte als Beherrscherin der Meere einerseits die Aufgabe, jenes „unbekannte Südland", dessen Grenzlinien bis gegen den 30sten Grad nördlicher Breite hinauf gezogen wurden, zu entdecken und in Besitz zu nehmen; andererseits konnte seinen Handelsinteressen nichts näher liegen als die Entdeckung einer — sei es nordöstlich jenseits der asiatischen Küsten, — sei es nordwestlich jenseits der amerikanischen Küsten geöffneten Durchfahrt nach Japan, China und Ostindien.

Nachdem die Kriege beendet waren, welche in der Mitte des vorigen Jahrhunderts fast ganz Europa beschäftigten, schien endlich die Epoche einer planmäfsigen Lösung dieser glänzenden Aufgaben herbeigekommen zu sein. Denn jetzt hatte sich aus der Summe der früheren Erfahrungen eine klare und bestimmte Auffassung ihres Wesens und ihrer Bedeutung angebahnt, der Nationalsinn hatte sich ihnen lebendiger zugewendet und der Regierung standen die erforderlichen Mittel in gröfserer Ausdehnung zu Ge-

Digitized by Google

bote als je vorher. Fast gleichzeitig hatten Männer der Wissenschaft mit ernster Sorgfalt und unermüdlichem Fleifs alle nur erreichbare Kunde für jene beiden Entdeckungsgebiete gesammelt, gesichtet und in ihrer Weise verarbeitet. Alexander Dalrymple hatte es zu seiner Lebensaufgabe gemacht, alle älteren Nachrichten und alle neueren Zeugnisse über das unbekannte grofse Südland, dessen Vorhandensein ihm nicht mehr zweifelhaft war, zur allgemeinen Kenntnifs zu bringen. Daines Barrington hatte mit sichtbarer Ahnung eines bedeutungsvollen Aufschwungs der Erdkunde seine Forschung auf die nördlichen Polargegenden gerichtet.

Man kann nicht ohne eine gewisse Wehmuth daran denken, dafs diesen Männern nicht beschieden gewesen ist, ihre Arbeiten und Hoffnungen mit den erwarteten Erfolgen gekrönt zu sehen. Gleichwohl ist ihnen die Befriedigung zu Theil geworden, dafs Expeditionen — und nach Maafsgabe jener Zeit grofsartige Expeditionen — im Sinne ihrer Vorschläge und Wünsche ausgerüstet und zur Ausführung gebracht wurden. Die beiden ersten grofsen Reisen des Seefahrers Cook brachten das Ergebnifs, jenes seit mehr als hundert Jahren vermuthete weite Südpolarland in eine Anzahl von Inselgruppen der Südsee aufzulösen, und damit die bisherigen Resultate so vieler mühsamer Forschungen auf das Feld unbegründeter Hypothesen zu verweisen. Er hatte die Umrisse des antarktischen Polarlandes im tiefen Süden aus der Ferne gesehen, aber in ihnen blos undurchdringliche Eisbildungen erblickt, deren nähere Erforschung ihm die unsäglichsten Gefahren, ohne irgend eine Aussicht auf entsprechenden Gewinn darzubieten schien. Und als Cook hierauf zuletzt noch auf seiner dritten grofsen Reise es unternahm, die nordwestliche Durchfahrt von der Behringsstrafse her aufzusuchen, war die Erwartung, dafs er durch die Davisstrafse zurückkehren werde, in der That auf einige Zeit lebhaft genug: man hatte dorthin sogar den Lieut. Pickersgill, und nach dessen Rückkehr den Lieut. Walter Young entgegengeschickt, um ihn zu empfangen. Allein diese harrten vergebens. Als später die verwais'ten Gefährten des berühmten Weltumseglers in ihr Vaterland zurückkehrten, brachten sie lediglich niederschlagende Berichte über das Mifslingen der Fahrt und Schilderungen der unendlichen Schwierigkeiten und Gefahren, welche ihnen in den

Digitized by Google

furchtbaren Eismassen jenseits der Behringsstrafse den Weg versperrt hätten. Andere Seefahrer, die zum Erkunden des arktischen Eismeeres ausgesandt waren, kehrten ebenfalls ohne erhebliche Erfolge zurück und schlugen die gehegten Hoffnungen und den Muth für neue Expeditionen nieder. Die finstern Wolken, welche bald nachher den politischen Horizont umzogen und England in schwere Kriege verwickelten, thaten ein Uebriges, die Aufmerksamkeit fast ein halbes Jahrhundert lang von allen Plänen dieser Art abzulenken.

Rückblick auf die arktischen Fahrten seit 1818.

Aber mit den Friedensjahren seit 1815 trat wiederum ein entscheidungsvoller Wendepunkt für die arktischen Entdeckungen ein. Jetzt erwachte der Sinn für jene alten Unternehmungen auf's Neue und besonders seit dem Jahre 1817 ist John Barrow der Aeltere in seiner Stellung als Secretair des britischen Admiralitäts-Amts die Seele einer Reihe der merkwürdigsten Entdeckungsfahrten nach dem nördlichen Eismeer geworden. In diesem Jahre verbreiteten sich nämlich allerlei Nachrichten und Gerüchte über eine nun auf einmal erfolgte Auflösung jener ungeheuren Eisfelder, deren Schranken seit undenklichen Zeiten die Zugänge zum Polarmeer verschlossen. Von Einigen wurde diese Wirkung dem Einflusse der letzten heifsen Sommer, von Anderen einem plötzlichen Zerstörungsprocesse zugeschrieben, den sie bald auf vulkanische Kräfte, bald auf die zersplitternde Wucht der jahrhundertelangen Anhäufung riesenhafter Eiscolosse zurückzuführen versuchten.

Zahlreiche Augenzeugen, welche die Trümmer jener Eismassen weit und breit über ausgedehnten Strecken auf dem Atlantischen Meere erblickt hatten, schilderten das Ereignifs übereinstimmend als ein im hohen Grade überraschendes. Ihre Erzählungen zogen die Aufmerksamkeit aller Klassen und Stände auf sich. John Barrow benutzte diese Gelegenheit, um in einer vielgelesenen Zeitschrift sich über die Natur dieser Erscheinung auszusprechen, die allgemeine Aufmerksamkeit auf den Gewinn, der

Digitized by Google

sich daraus herleitete, hinzuweisen. *) Er wufste es einleuchtend hervorzuheben, dafs jetzt eine überaus günstige Gelegenheit zur Ausforschung jener seit Jahrhunderten erstrebten nördlichen Durchfahrt sich anbiete. Sein Wort fand den lebhaftesten Anklang. Die königliche Gesellschaft der Wissenschaften zu London schlofs sich dem Admiralitäts-Amte an. Die Regierung ging mit Theilnahme auf die entworfenen Pläne ein und selbst der Prinz-Regent (der nachmalige König Georg IV.) fafste ein persönliches Interesse für das neu eröffnete Feld von Entdeckungen. Es kam dahin, dafs am 8. Mai 1818 eine Gesetzesacte erlassen wurde, durch welche jedem englischen Unterthan, der zuerst irgend einen nördlichen Seeweg zum Stillen Meere entdecken werde, von Neuem eine Belohnung von 20,000 Pfd. Sterling zugesichert ward. **)

Es würde zu weit führen, auf die Thaten und Unternehmungen näher einzugehen, welche diesen neuen Aufschwung der Ideen und Folgerungen bezeichnen. Ein kurzer Ueberblick derselben erscheint jedoch unerläfslich, theils weil so manche handelnde Personen aus jener Zeit bis zu den letzten Jahren auf die Entwicklung dieser Fragen eingewirkt haben, theils weil wir erst dadurch zu einem klaren Verständnifs der Epoche gelangen, welcher die letzten arktischen Entdeckungsfahrten angehören.

Capt. John Ross der Aeltere eröffnete im Jahre 1818 als der arktische Pionier die Reihe dieser neuen Reisen in's Eismeer mit einer Expedition in die Davisstrafse und Baffinsbai, welche seinem Namen in hohem Maafse ungünstig geworden ist. Er brachte als leitendes Hauptergebnifs die bestimmte Versicherung,

---

*) *An autobiographical memoir of Sir John Barrow. London* 1847. p. 333; und sein Buch: *Voyages of discovery and research from* 1818 *to the present time. Chap. I. Introduction.*

**) Durch die ältere Acte aus dem Jahre 1743 (18 Geo. II.) war anfänglich jener Preis von 20,000 Pfd. Sterl. ausschliefslich britischen Privatschiffen zugesichert und zugleich die Bedingung eingeschlossen, dafs die entdeckte nordwestliche Durchfahrt durch die Hudsonsbai gehen müsse. Beide Beschränkungen wurden zum Besten der Cook'schen Expedition in das nördliche Eismeer (1776) dahin erweitert, dafs fortan auch englischen Staatsschiffen die Concurrenz gestattet und dafs der Anspruch auf den ausgesetzten Preis für jede nördliche Durchfahrt, auch aufserhalb der Hudsonsbai, gültig erklärt wurde.

Digitized by Google

dafs die Baffinsbai, abgesehen von ihrem Zusammenhange mit der Davisstrafse, von allen Seiten ringsum von Land eingeschlossen sei und nirgends einen Ausgang zu einer nordwestlichen Durchfahrt eröffne. Aber diese Nachricht war zu unerwartet und für die ganze Angelegenheit zu wesentlich, als dafs eine nochmalige Erforschung ihres Thatbestandes hätte beanstandet werden können. Schon im folgenden Jahre machte Parry sich mit zwei Schiffen auf den Weg, fand an derselben Stelle, auf welcher Ross — durch eine in jenen Zonen oft wiederkehrende Täuschung des Gesichtssinnes irre geleitet — eine Hügelreihe entdeckt zu haben wähnte, der er mit dem Rechte des ersten Entdeckers den Namen Croker-Berge gegeben, den Eingang der jetzt so geläufigen Fahrstrafse des Lancastersundes und der Barrowstrafse, und drang von dort, auf dieser glänzendsten und erfolgreichsten unter allen seinen Reisen, binnen neun Tagen bis zur Melville-Insel in Gegenden vor, die aller Anstrengungen unerachtet drei Jahrzehnte hindurch nicht wieder erreicht worden sind.

Allein hiermit war auch der Gipfelpunkt jenes Kreises polarer Entdeckungen erreicht; die späteren Versuche blieben weit zurück. Im Jahre 1827 war die erste Erkundung der amerikanischen Nordküste zwar beinahe vollendet, dagegen aber setzte sich mehr und mehr die Ueberzeugung fest, dafs die nordwestliche Durchfahrt nur mittelst eines im Eise verlebten Winters zu erreichen sei und damit schwand jede Aussicht auf den praktischen Nutzen. So entstand eine gedrücktere Stimmung. Bald war der vor wenigen Jahren so rege Eifer für das Problem erkaltet. Die ausgeschriebenen Preise wurden durch eine unterm 15. Juli 1828 erlassene Bestimmung widerrufen. Die Lords der Admiralität nahmen Anstand, fernere Unternehmungen für dasselbe hervorzurufen oder auch nur zu begünstigen.

Als daher Capt. John Ross — wie er ausdrücklich erklärte, „angetrieben durch den Wunsch, seinem Vaterlande die Ehre einer endlichen Entscheidung der so lange beregten Frage einer nordwestlichen Durchfahrt zu sichern“ — sich im Jahre 1827 noch einmal mit dem Erbieten zur Anführung einer neuen arktischen Entdeckungsreise meldete, fehlte sehr viel, dafs die Admiralität ihm irgend Geneigtheit bezeigt hätte, auf seine Vorschläge einzu-

Digitized by Google

gehen. Allein der alte Seemann, dem Alles daran liegen mochte, den ihm anhaftenden Flecken der Croker-Berge durch neue Thaten in Vergessenheit zu bringen, konnte sich nicht so leicht darin finden, von seinem Vorhaben abzustehen. Er erklärte, 3000 Pfd. Sterl. aus seinem Vermögen daran geben zu wollen; diese Summe würde jedoch nur eine sehr kümmerliche Ausrüstung gewährt haben, wenn nicht der reiche Kaufmann Felix Booth sich entschlossen hätte, noch 17,000 Pfd. Sterl. zur Verfügung zu stellen. Durch dieses glänzende Anerbieten kam jene merkwürdige Expedition des Schiffes „Victory" zu Stande, welche unter mannichfachen Erlebnissen und Schicksalen vier Winter im Eise zubrachte und durch die aufgefundenen Vorräthe des 1824 gestrandeten Schiffes „Fury" sich gegen den drohenden Mangel an Lebensmitteln schützte. Der arktische Veteran sah sich damals zum erstenmal in seiner 42jährigen Seemannslaufbahn genöthigt, sein Schiff zu verlassen, welches ihm als Fahrzeug und Wohnung so lange treu gedient, — er schildert dies als eine Auskunft, zu der er nur nach harten Kämpfen und angesichts der unvermeidlichen Noth sich zu entschliefsen vermochte. Und das war noch nicht das Schlimmste. Capt. Ross beschreibt in seinem ausführlichen Reisebericht mit lebhafter Beredsamkeit, wie es zuletzt dahin kam, dafs aus eigenthümlichen Combinationen eigenen und fremden Mifsgeschicks — aus dem Schiffbruch der Fury, aus einer Meuterei, aus der mangelhaften Construction seiner Dampfmaschine — und durch eine Kette von wunderbaren Fügungen sich ihm die einzigen Möglichkeiten zur Rettung eröffnet haben. Zuletzt traf ihn das seltsame Erlebnifs, an der unwirthlichen Küste von Navy Board Inlet von demselben Schiffe aufgenommen zu werden, welches ihn auf seiner ersten mifslungenen Fahrt getragen, bei dessen Namen doch immer eigenthümliche Erinnerungen für ihn erwachen mufsten. Und indem er dieser seiner „alten Heimath" wieder nahete, warteten seiner die seltensten Ueberraschungen. Er wurde anfangs von ihrer Mannschaft nicht erkannt, weil man ihn seit zwei Jahren bereits als gestorben aufgegeben hatte. Dann hörte er aus dem Munde des trauernden Schiffsvolks die sonderbarsten Nachrichten über den vermeintlichen Untergang seiner Expedition, über den Eindruck dieser Trauerkunde und über die Ausrüstung einer Expedition zu

Digitized by Google

seiner Rettung. — Die äufseren persönlichen Erfolge dieser Reise waren belohnend genug. Es wurde als eine Thatsache von hoher Bedeutung aufgenommen, dafs sein Neffe James Ross die Stelle des magnetischen Pols ermittelt und mit der britischen Fahne bezeichnet hatte. Felix Booth wurde in Anerkennung seiner Opfer zum Baronet erhoben, nachdem ein weites Landgebiet und ein ausgedehnter Golf mit seinem Namen bezeichnet war. Vor Allem hatte John Ross in vollem Maafse die Befriedigung, an einer beträchtlichen Anzahl von Inseln, Vorgebirgen, Anhöhen, Buchten, Meeresarmen und Flüssen das Recht des ersten Entdeckers zu üben — es ist bekannt, mit wie grofsem Eifer er dieses Recht behauptete! — und die Chartographie mit vielen neuen Linien und Namen zu bereichern. Allein bei kalter Prüfung konnte es doch nicht verborgen bleiben, dafs seine Entdeckungen im Verhältnifs gegen seine persönlichen Schicksale zurückstanden und dafs seine bis ins fünfte Jahr ausgedehnte Abwesenheit für die Erkundung einer nordwestlichen Durchfahrt ohne alle Frucht geblieben war.

Ausrüstung der Schiffe Erebus und Terror zur Erkundung der nordwestlichen Durchfahrt. John Franklin.

Fortan ruhten diese Versuche über zehn Jahre. Die nächste grofse, von der britischen Admiralität ausgerüstete Entdeckungsreise wandte sich dem antarktischen Eismeere zu und wurde in den Jahren 1839 — 43 durch Capt. James Ross, den Entdecker des Victoria-Landes, mit den Schiffen Erebus und Terror ausgeführt. Allein kaum war diese Expedition glücklich und erfolgreich zurückgekehrt, da war es wieder der jetzt mehr als achtzigjährige John Barrow, der im Jahre 1844 kurz vor dem Ausscheiden aus seiner langjährigen verdienstvollen Amtsthätigkeit das Wort ergriff und im Tone der herzlichsten, angelegentlichsten Bitte seinen alten Lieblingsgedanken, für den er schon so viel gearbeitet und gelitten, wiederum und angelegentlicher als je in Erinnerung brachte. Er suchte zu zeigen, wie aufserordentlich wenig jetzt nur noch an der Erreichung des seit den Tagen der Königin Elisabeth von

Digitized by Google

britischen Seemännern immer wieder rastlos erstrebten Zieles fehle; wie die dahin führende Straſse durch die letzten geographischen Entdeckungen und physikalischen Beobachtungen bereits so gut als ermittelt sei; wie unwürdig des englischen Namens, wie niederschlagend es für den Nationalsinn wäre, hier noch auf halbem Wege stehen zu bleiben. Ja er schilderte es als einen Act des nationalen Selbstmordes, die Früchte so vieler Mühen und Arbeiten, so unsäglicher Gefahren und so mancher Opfer ausländischen Flotten, welche bereits im Stillen Meere erschienen seien, zur Ernte zu überlassen. Zugleich wies er darauf hin, daſs bei diesem Unternehmen dennoch nur so unverhältniſsmäſsig wenig auf das Spiel gesetzt werde, wie nach den Erfahrungen der vorhergehenden Jahrzehnte Verlust an Schiffen und Opfer von Menschenleben kaum zu besorgen seien. — Unverkennbar athmeten diese Anträge die lebendigste Ueberzeugung und den ergreifendsten Patriotismus. Sie fanden schon um des Namens John Barrow willen den tiefsten Anklang und entzündeten noch einmal jene alten Hoffnungen. Der Präsident und der geschäftsführende Ausschuſs der Königlichen Gesellschaft der Wissenschaften entschieden sich in aller Förmlichkeit für die Ausführung, und die vier Männer bei der Admiralität, deren Stimmen vor allen andern als vollgültig angesehen wurden — Parry, James Ross, Franklin und Sabine — erklärten sich einverstanden. Der ehrwürdige Greis hatte in seinen letzten Jahren noch die Freude, den von ihm mit einer fast enthusiastischen Vorliebe verfolgten Plan in einer Weise verwirklicht zu sehen, die auch seine kühnsten Wünsche übertraf. Noch einmal vereinigte sich die Gesellschaft der Wissenschaften mit der Admiralität, um jene Expedition des Erebus und Terror auszurüsten, welche im Frühjahr 1845 mit der hoffnungsvollsten Zuversicht die englische Küste verlieſs und seitdem ein Gegenstand der mannichfaltigsten Erwartungen und Besorgnisse, der eifrigsten Forschungen und der groſsartigsten Unternehmungen geblieben ist bis auf den heutigen Tag.

Mit der Anführung dieser Expedition wurde der Capt. Sir John Franklin betraut: ein Mann, der wie kein Anderer fähig, tüchtig und würdig erschien, dem englischen Volke den Ruhm der so lange erstrebten Entdeckung zu gewinnen. Zu Spilsby in

Digitized by Google

Lincolnshire im Jahre 1786 geboren, war er schon mit dem Anfange des Jahrhunderts (October 1800) in den britischen Seedienst eingetreten, hatte im Jahre 1801 bei der Kanonade von Kopenhagen und im Jahre 1805 in der Seeschlacht von Trafalgar unter Nelson gekämpft. Im Jahre 1807 diente er auf der englischen Flotte, welche die portugiesische Königsfamilie nach Brasilien geleitete. Sechs Jahre später gab ihm der englisch-amerikanische Krieg Gelegenheit, sich durch Tapferkeit und Waffenthaten hervorzuthun. Auf seiner ersten Entdeckungsreise unter Capt. Flinders hatte er 1803 in der Südsee an einem Korallenriff bei der Cato-Bank die Gefahren eines Schiffbruchs zu bestehen gehabt. Im Jahre 1818 eröffnete er dann seine arktischen Fahrten als Führer des zweiten Schiffes der unter Capt. Buchan nach Spitzbergen ausgesandten Expedition. Damals erkannte man sogleich in ihm den Mann der klaren Entschiedenheit und ausdauernden Beharrlichkeit, der sich immer noch von Zuversicht erfüllt zeigte, als die übrigen Führer bereits die Rückkehr beschlossen hatten. Mit tiefem Unmuth, mit dem schmerzlichsten Widerstreben gab Franklin nach, als seinem Ansuchen, mit einem Schiffe die Ausführung des gehegten Planes weiter zu unternehmen, keine Gewähr gegeben werden konnte.

Schon im folgenden Jahre wurde ihm durch die Lords der Admiralität ein neues Feld angewiesen, für welches nicht geringere Proben von Kraft, Ausdauer und Geistesgegenwart erfordert wurden: er erhielt den Oberbefehl einer nordamerikanischen Landexpedition zur Erkundung der öden Landschaften zwischen der Hudsonsbai und dem Kupferminenfluſs. Die Ausführung dieses Auftrags war nicht blos mit den gröſsten Schwierigkeiten, sondern auch mit unbeschreiblichen Bedrängnissen verknüpft; sie wird durch Gefahren und Erlebnisse bezeichnet, wie sie kaum erschütternder gedacht werden können. Nur wie durch ein Wunder wurde Franklin mit seiner kleinen abgezehrten Mannschaft in jenen unwirthlichen arktischen Wildnissen vom Hungertode gerettet, nachdem sie wochenlang durch einen, bald von abgenagten Knochen und Thierhäuten, welche sie unter dem Schnee hervorsuchten, bald von dem Reste alten Leders, welches sie mit sich führten, mit Zuthat einiger dort kümmerlich wachsenden Flechten

Digitized by Google

(*Gyrophora* Ach.) bereiteten Trank, unter der grimmigsten Kälte und fast obdachlos die letzten Funken ihres fast erlöschenden Lebens gefristet hatten. Aber die gräfslichste Erfahrung dieser Reise war die Entdeckung, dafs einer der Kanadier, welche er zu seiner Begleitung genommen, in wilder Verzweiflung zum rohesten Kanibalismus fortgerissen war und zuletzt auch einen seiner englischen Gefährten — den unglücklichen Robert Hood zu seinem Opfer ersehen hatte. Es blieb kein anderer Ausweg, als diesen unheilvollen Mörder zuletzt gewaltsam aus dem Wege zu räumen!

Es war anerkannt einer der glänzendsten Beweise für Franklins unerschütterlichen Muth, dafs er nach solchen Erfahrungen eine zweite Reise in jene arktischen Wildnisse (1825) nicht scheute. Seine Gattin, welche ihn nicht lange vorher mit einer Tochter beschenkt *), gab bei dieser Gelegenheit ein seltenes Beispiel erhebender Hingebung. Sie lag an zehrendem Siechthum hoffnungslos darnieder, als Franklin eben abreisen sollte, und hatte in diesen letzten schweren Stunden heimlich noch eine Flagge gestickt, welche sie, fast schon mit dem Tode ringend, dem scheidenden Gatten mit der Bitte überreichte, dieses letzte Werk ihrer Hand bei seiner Ankunft im Polarmeer zu entfalten. Wer möchte aussprechen, welche Gefühle die Brust des tief bewegten Mannes erfüllt haben, als er einige Monate später am Ausfluss des Mackenzie, auf dem höchsten Gipfel der Garry-Insel — wo der weite Meeresspiegel in seiner vollen Majestät eisfrei, gleichsam einladend, sich vor seinen

*) Diese Tochter, das einzige von Franklin hinterlassene Kind, ist mit dem Geistlichen John Philipp Gell vermählt, der als Vorsteher des Christ's College zu Hobart Town sich anerkannte Verdienste erworben hatte und zur Zeit der Abreise Franklins Pfarrer in einer Vorstadt von London war. Vor kurzem ist derselbe zum zweitem Bischofe von Neu-Seeland ernannt. — Franklins erste Frau (sie war die Tochter eines Architekten, Pordon) starb im Jahre 1825, am zweiten Tage nach der oben erwähnten Abreise zu seiner zweiten Expedition auf dem nordamerikanischen Continent. Bald nach seiner Rückkehr verheirathete sich Franklin in zweiter Ehe mit Jane Griffin aus London, der jetzt noch lebenden Lady Franklin, welche nicht weniger ihres Schicksals wegen als durch die unwandelbare Zuversicht und Standhaftigkeit ihrer Hoffnungen und durch rastlose Thätigkeit für die Rettung ihres Gatten Gegenstand der allgemeinen Bewunderung geworden ist.

Digitized by Google

Blicken ausbreitete, — jene Flagge unter dem Jubel der von Wehmuth und Freudigkeit im Innersten ergriffenen Gefährten aufpflanzte.

In den Jahren des Stillstandes der nordischen Entdeckungsreisen war Franklin zunächst zum britischen Seegeschwader im Mittelländischen Meere versetzt und darauf zum Gouverneur von Van-Diemensland ernannt. Die Verwaltung dieses Postens sagte ihm jedoch wenig zu. Unter den mannichfachen Unannehmlichkeiten, welche ihm aus den Verwickelungen der dortigen Colonialverhältnisse und aus den Angelegenheiten seiner Geschäftssphäre erwuchsen, schwand seine alte Heiterkeit und Freudigkeit und damit auch seine alte Beliebtheit. Seine Lebensrichtung und seine ganze Erscheinung verdüsterte sich. Nichts war natürlicher, als dafs er jetzt unter den Bewerbern für die Ausführung der neuen Expedition in der ersten Reihe erschien, um aus jenen von ihm schwer und schmerzlich empfundenen Erfahrungen seinen Unternehmungsgeist von Neuem zu erheben. Noch in den letzten Tagen seiner Anwesenheit beschäftigte ihn eine Vertheidigungsschrift seiner Verwaltung von Van-Diemensland, die in der ersten Woche nach seiner Abreise erscheinen sollte, und von welcher er ein Exemplar in Probebogen mit sich führte.

Ehe wir jedoch die vorhandenen wenigen Spuren dieser seiner letzten Unternehmung verfolgen, werden wir uns mit den Bestimmungen der ihm von den Lords der Admiralität ertheilten Instruction *) bekannt machen müssen. Denn auf diese Urkunde hatte er seinen Reiseplan zu gründen. Mit diesem Schriftstück in der Hand hatte er die besonderen Anordnungen während der Ausführung zu treffen. Die darin ausgesprochenen Anweisungen und Aufträge knüpften das Band, welches ihn mit seiner Mannschaft vereinigte. In ihr ist fast der einzige zuverlässige Anhalt zur Beurtheilung der zahlreichen und mannichfaltigen Vermuthungen über seine Pläne und Wege gegeben. Alle zur Aufsuchung und Rettung Franklins entworfenen Pläne ruhen auf dieser Grund-

*) Diese Instruktion ist abgedruckt in den *Parliamentary accounts and papers*, Session 1847 — 48. Vol. XLI. *Arctic Expedition*, p. 1 — 7. Einen Wiederabdruck enthält Will. Kennedy *A short narrative of the second voyage of the Prince Albert*. London 1853. 8. p. III—XVII.

Digitized by Google

lage. Daher scheint es nicht unangemessen, diese Urkunde hier vollständig mitzutheilen:

1) Indem die Regierung Ihrer Majestät angemessen befunden hat, einen weiteren Versuch zur Ausführung einer nordwestlichen Durchfahrt zur See vom Atlantischen zum Stillen Ocean in's Werk zu setzen, haben wir es geeignet erachtet, Ihnen die Befehlshaberschaft der für diesen Zweck ausgerüsteten, aus den beiden Schiffen Ihrer Maj. „Erebus" und „Terror" bestehenden Expedition zu übertragen; und wir ersuchen Sie demzufolge und weisen Sie hierdurch an, sobald die beiden Schiffe zum Auslaufen in Stand gebracht sein werden, in dem unter Ihr Commando gestellten Schiffe „Erebus" unter Segel zu gehen, das Schiff „Terror", dessen Commodore Ihrem Befehle von uns untergeben ist, sowie auch aufserdem das Transportschiff „Baretto Junior" mit sich zu nehmen, indem diesem letzteren die Weisung geworden ist, je nach Maafsgabe Ihrer Bestimmung einen Theil Ihrer Lebensmittel, Kleidungsstücke und andere Vorräthe fortzuschaffen.

2) Nach der Abfahrt werden Sie zuvörderst einen solchen Weg nach der Davis-Strafse einschlagen, der mit Rücksicht auf Wind und Wetter Ihnen zum schnellen Vordringen am Förderlichsten erscheint; Sie werden das Transportschiff jene Strafse aufwärts mit sich nehmen, so lange als das Eis keine Hindernisse in den Weg legt, und mit Sorgfalt darauf bedacht sein, dafs es nicht vom Eise eingeschlossen oder irgend einem heftigen Zusammenstofs mit Eismassen ausgesetzt wird. Dann werden Sie die erste beste Gelegenheit benutzen, um die Vorräthe, mit welchen dasselbe für die Expedition beladen ist, auf Ihre Schiffe hinüberzunehmen und es nach England zurückzusenden, indem Sie dem Schiffsmeister oder Agenten die von Ihnen zweckdienlich erachteten Weisungen ertheilen und mit dieser Gelegenheit unserm Secretair über Ihr Vorgehen behufs unserer Kenntnifsnahme Bericht erstatten.

3) Hierauf werden Sie in Gemäfsheit der Ihnen ertheilten Aufträge nach der Baffinsbai vorgehen und sobald als thunlich sich gegen die Westseite dieser Meeresstrafse wenden, sofern sich Ihnen ergiebt, dafs das Eis vorwiegend an der östlichen Seite oder gegen die Mitte hin sich anhäuft, indem es darauf ankommt, mit möglichst geringem Zeitverlust in den Lancaster-Sund einzulaufen. Da Ihnen hierüber besondere Weisungen nicht gegeben werden können, weil die Lage des Eises sich von Jahr zu Jahr abweichend gestaltet, werden Sie bei der Wahl des Weges sich von Ihren eigenen Beobachtungen leiten lassen, um sich ein schleuniges Erreichen dieses Sundes zu sichern.

4) Indem wir zugleich erforderlich befunden haben, jedes Schiff mit einer kleinen Schrauben-Dampfmaschine nebst Propeller zu versehen, welche lediglich in Anwendung soll, um die Schiffe in engen, von Eismassen eingeschlossenen Kanälen bei widrigem Winde oder bei Windstillen vorwärts bewegen zu können, halten wir uns überzeugt, dafs damit den unter solchen Umständen gewöhnlichen Schwierigkeiten abgeholfen sein wird; da

Digitized by Google

jedoch der von den Schiffen eingenommene Vorrath an Brennmaterial nur gering ist, werden Sie von demselben nur in dringenden Fällen Gebrauch machen. *)

5) Da der Lancaster-Sund und dessen Fortsetzung die Barrow-Strafse von Sir Edward Parry viermal ohne irgend ein Hindernifs und seitdem oftmals von Walfischschiffen befahren sind, läfst sich voraussetzen, dafs sich hier Schwierigkeiten des Eises oder der Inselbildungen nicht darbieten werden; und da Sir Edward Parry von der letzteren (Barrow-Strafse) gerades Weges nach der Melville-Insel vorgedrungen und von derselben zurückgekehrt ist, ohne auf irgend welche, wenigstens ohne auf erhebliche Schwierigkeiten zu stofsen, so läfst sich erwarten, dafs auch der übrige Theil des etwa 900 Meilen betragenden Weges zur Behrings-Strafse in gleicher Weise von Hindernissen frei sein werde. Sie werden daher bei Ihrem Vordringen nach Westen sich nicht damit aufhalten, irgend welche nördliche oder südliche Ausgänge jener Strafse näher zu untersuchen, sondern ohne Zeitverlust im Breitengrade von $74\frac{1}{2}°$ westwärts fortsteuern, bis Sie den Längengrad jenes Landgebiets erreicht haben werden, an welchem Cap Walker liegt, oder ungefähr 98° w. L. Es ist unser Wunsch, dafs Sie von diesem Punkte aus Alles aufbieten, um in gerader Richtung auf die Behrings-Strafse zu steuern, je nachdem die Lage oder Ausdehnung des Eises oder die etwa vorhandenen bis jetzt noch unbekannten Landbildungen diefs gestatten.

6) Wir weisen Sie auf diesen besonderen Theil des Polarmeeres hin, weil er die beste Aussicht zum Erreichen der Durchfahrt nach dem Stillen Meere darbietet, während die Eismassen, welche von der Expedition der Schiffe „Hecla" und „Griper" im Jahre 1820 bei dem Cap Dundas am südwestlichen Auslaufe der Melville-Insel beobachtet wurden, von ungewöhnlich grofsem Umfange und augenscheinlich in festem Zustande waren. Demnach halten wir dafür, dafs es verlorene Zeit sein würde, den Versuch in dieser Richtung zu erneuern. Sollte jedoch Ihr Vordringen in der vorhin bezeichneten Richtung durch Eismassen von sichtlich dauerhafter Beschaffenheit gehemmt sein, und sollten Sie die zwischen Devon und Cornwallis auslaufende Strafse **) beim Vorüberfahren offen und eisfrei gesehen haben, so ist unser Wunsch, dafs Sie mit Berücksichtigung sowohl der bereits aufgewendeten Zeit, als auch des früheren oder späteren Ablaufes der zur Schifffahrt geeigneten Jahreszeit angemessener in Erwägung ziehen, ob nicht jener Canal einen günstigeren Ausweg des Archipelagus und eine leichtere Einfahrt in die offene See eröffnen möchte, wo weder Inseln noch Bänke den umtreibenden Eismassen Anhaltspunkte darbieten. Sollten Sie jedoch zu weit nach Süd-West vorgedrungen sein, als dafs es zweckmäfsig erscheinen könnte, diese neue Richtung vor dem Ende der diesjährigen

*) Diese Maschine war so eingerichtet, dafs sie aufgezogen und niedergelassen werden konnte, je nachdem das Erfordernifs es mit sich brachte. Die dadurch bewirkte Schnelligkeit wurde auf 4 bis 5 Knoten in einer Stunde berechnet.

**) Den von Parry entdeckten „Wellington-Canal".

Digitized by Google

Schifffahrtszeit einzuschlagen, und sollten Sie demgemäfs sich entschliefsen, den Winter in der Nähe zuzubringen, so wird es ein Gegenstand reiflicher Ueberlegung für Sie sein, ob Sie in dem nächsten Jahre entweder die eben erwähnte Strafse einschlagen, oder nach Mafsgabe der ersteren Weisung an der südwestlichen Richtung festhalten wollen.

7) Da Sie zu den wohlunterrichteten Reisenden gehören, welche das amerikanische Küstengebiet am Polarmeere erforscht haben, ist Ihnen bekannt, dafs die von dort zu einer noch nicht ermittelten Ferne nordwärts hinauf reichenden Inselgruppen sich westlich nicht über den 120° westlicher Länge hinziehen, und dafs von diesem letzteren bis zur Behrings-Strafse von der amerikanischen Nordküste aus kein Land weiter sichtbar ist.

8) Sollten Sie so glücklich sein, die Fahrt durch die Behrings-Strafse zu vollenden, dann werden Sie Sich nach den Sandwich-Inseln wenden, um die Schiffe auszubessern und die Mannschaft sich erholen zu lassen; und sollte während dieses Aufenthalts sich eine sichere Gelegenheit darbieten, einen Ihrer Offiziere oder Depeschen über Panama nach England zu senden, so werden Sie diese benutzen, um je nachdem die Art und Weise dieser Sendung es gestattet, einen vollständigen Bericht der Unternehmungen und Entdeckungen an uns gelangen zu lassen. Für den Fall, dafs eine solche Gelegenheit sich nicht darbietet, werden Sie mit den beiden Schiffen nach Panama steuern, dort einen Offizier mit dem Auftrage landen, jene Depeschen in aller Eile, der vom dortigen Consul zu ertheilenden Auskunft gemäfs, nach England zu überbringen, und hierauf ohne Zeitverlust über Cap Horn nach England zurückkehren.

9) Wenn zu irgend einer Zeit während Ihrer Reise die Jahreszeit so weit vorgeschritten ist, dafs die Fortsetzung der Fahrt die Schiffe und die Gesundheit der Mannschaft gefährden würde, so dafs Sie nach Mafsgabe des Zustandes der Schiffe den Winteraufenthalt anzutreten genöthigt sind: dann werden Sie Ihre Bemühung darauf richten, einen geschützten und sichern Hafen aufzufinden, in welchem die Schiffe für den Winter sicher untergebracht werden können, so wie auch auf die Gesundheit und das ganze Wohlbefinden (*comfort*) der Ihrer Leitung anvertrauten Mannschaft mit allen Ihnen zur Einhausung der Schiffe überwiesenen Mitteln und Vorrichtungen so viel als möglich Bedacht nehmen. Sollten Sie dann mit Eingeborenen in der Nähe Ihres Winteraufenthalts, — mögen diese Eskimos oder Indianer sein — in Berührung kommen, so werden Sie alle Ihnen zu Gebote stehenden Mittel aufbieten, um mit denselben ein freundliches Verhältnifs zu unterhalten, indem Sie von den Gegenständen, mit welchen Sie versehen worden, so fern sie für jene nützlich oder angenehm sind, Geschenke machen. Zugleich aber werden Sie sorgfältig Bedacht nehmen, nicht von Ihnen überfallen zu werden, sondern alle Vorsichtsmafsregeln treffen und stets gegen jede Feindseligkeit auf der Hut sein; ferner werden Sie durch dargebotene Belohnungen, deren Auszahlung in der von Ihnen am zweckdienlichsten erachteten Weise erfolgen soll, von denselben die Beförderung eines Berichts über Ihre Lage und über Ihr Vorgehen an ir-

Digitized by Google

gend eine der Niederlassungen der Hudsons-Bai-Gesellschaft zu erlangen suchen, indem Sie für diese letztere das dringende Ansuchen um möglichst schleunige Beförderung nach England hinzufügen.

10) Bei einem Unternehmen dieser Art mufs immer Vieles der Entscheidung des befehligenden Offiziers überlassen bleiben, und da Sie über die Angelegenheiten dieser Expedition sowohl vollständig in Kenntnifs gesetzt sind als auch bereits reiche Erfahrungen über Dienste dieser Art gesammelt haben, so hegen wir die Ueberzeugung: für den Fall, dafs Sie in der nächsten Schifffahrtszeit eine Durchfahrt nicht gewinnen, es Ihrer Beurtheilung anheim geben zu müssen, ob Sie entweder mit der Aussicht im nächsten Jahr die von Ihnen in Folge Ihrer Wahrnehmungen gehegten Aussichten oder Hoffnungen verfolgen, oder nach England zurückkehren wollen um uns die Ergebnisse solcher Beobachtungen zu berichten. Dabei werden Sie unserer angelegentlichen Sorge für die Gesundheit, für das Wohlbefinden und die Geborgenheit Ihrer Selbst, Ihrer Offiziere und Ihrer Leute stets eingedenk sein und pflichtmäfsig erwägen: in wie weit die Vortheile, in der nächsten Jahreszeit von einem vorgerückten Punkte auslaufen zu können, aufgewogen würden durch die von einem solchen Winteraufenthalt zu erwartenden Eventualitäten und durch den Mangel der Erholung und Wiederherstellung, welche bei Ihrer Rückkehr nach England gewährt werden könnte.

11) Wir halten es für unsere Pflicht, Sie von der Trennung der beiden Ihrer Obhut überwiesenen Fahrzeuge abzumahnen, ausgenommen sofern ein Unglücksfall oder irgend eine unvermeidliche Nothwendigkeit diefs erforderlich macht; und wir wünschen, dafs Sie mit dem Commodore des Terror den rückhaltlosesten Verkehr aufrecht erhalten, jeden geeigneten vertraulichen Austausch mit ihm pflegen, ihn mit dem allgemeinen Inhalt Ihrer Befehle sowohl, als mit Ihren Ansichten und Auffassungen in deren Ausführung von Zeit zu Zeit bekannt machen, damit der Dienst der Vortheile Ihres vereinten Zusammenwirkens in der Verfolgung seiner Zwecke theilhaft werde, und damit Capt. Crozier für den Fall, dafs die Trennung etwa einmal unvermeidlich wäre oder Ihnen ein Unfall begegnete, den Vortheil habe, so weithin als möglich alle Ihre Gedanken und Absichten für eine befriedigende Ausführung dieses wichtigen Unternehmens zu kennen.

12) Ferner empfehlen wir, dafs die auf den beiden Schiffen angestellten Beobachtungen, so oft es sich füglich thun läfst, gegenseitig ausgetauscht werden, in der Weise, dafs jede auf einem derselben ermittelte wissenschaftliche Entdeckung möglichst schnell auch dem anderen zur Benutzung und Anleitung für künftige Beobachtungen mitgetheilt und damit zugleich die Aufbehaltung der auf beiden Schiffen angestellten Beobachtungen gesichert werde.

13) Auf unsere Veranlassung ist eine grofse Auswahl werthvoller Instrumente an Bord der von Ihnen befehligten Schiffe gebracht, von welchen Ihnen eine Liste überreicht werden wird und für deren Rückerstattung Sie verantwortlich sind. Unter diesen sind Instrumente mit den neuesten Ver-

Digitized by Google

besserungen für eine Reihe von Beobachtungen über Erdmagnetismus, welche zur Zeit von dem Präsidenten und dem geschäftsführenden Ausschufs der Königl. Gesellschaft der Wissenschaften vorzugsweise gewünscht und nachdrücklich empfohlen wurden, damit der erhebliche Gewinn der im nördlichen Polarmeer aufgenommenen Beobachtungen im gemeinsamen Zusammenwirken mit den Beobachtern erzielt werde, die gegenwärtig, bei den von England in seinen entfernten Besitzungen und durch seinen Einfluſs auch auf anderen Theilen der Erde begründeten Observatorien, ein übereinstimmendes System befolgen. Im Laufe des jetzigen Jahres ist dieses Zusammenwirken um so wünschenswerther, da diese trefflichen Anstalten, welche der mit grofsem Kostenaufwande für ihre Gründung lebhaft betheiligten Nation zu hoher Ehre gereichen, nunmehr eingehen werden *). Die einzigen magnetischen Beobachtungen, welche in den arktischen Gegenden im besonderen bisher aufgenommen wurden, sind jetzt ein Viertel-Jahrhundert alt und es ist bekannt, dafs diese Erscheinungen im Laufe der Jahrhunderte beträchtlichen Wechseln unterworfen sind. Aufserdem wird durch den Oberst Sabine bestätigt, dafs die Instrumente und die Methode der Beobachtung sich so bedeutend verbessert haben, dafs frühere Beobachtungen hinsichtlich der Genauigkeit neben den gegenwärtigen nicht erwähnt werden können, und dafs die Fahrt durch das Polarmeer die wichtigste gegenwärtig zur Vollendung der magnetischen Aufnahme über den ganzen Erdkreis noch fehlende Ergänzung liefern würde.

14) Angesichts der Wichtigkeit dieser Angelegenheit haben wir es geeignet befunden, den Oberst Sabine um die Mittheilung seiner Instructionen für den Commodore Fitzjames zu ersuchen, und weisen Sie demgemäfs an, den letzteren mit der unmittelbaren Leitung dieses so erheblichen Zweiges der Naturwissenschaft zu beauftragen; und da einige andere Offiziere zu Woolwich ähnliche Instructionen erhalten haben, werden Sie täglich an Bord jedes der beiden Schiffe, so lange sie unter Segel sind (und so lange nicht durch das Wetter oder andere Umstände Hemmnisse eintreten) Beobachtungen über die magnetische Abweichung, Neigung und Kraft veranlassen, bei welchen zugleich die Temperatur der Luft und die Temperatur des Meeres sowohl an der Oberfläche, als auch in bestimmten Tiefen in Betracht zu ziehen ist. Zugleich werden Sie dafür sorgen, dafs diese Beobachtungen auch im Hafen und bei anderen günstigen Gelegenheiten angestellt werden, um den Einfluſs des auf den Schiffen vorhandenen Eisens auf die zur See während der Fahrt erlangten Ergebnisse berechnen zu können.

15) Für den möglichen Fall, dafs die Schiffe während eines Winters in hohen Breitegraden bleiben, ist die Expedition mit einem tragbaren Observatorium und mit Instrumenten versehen, die den an festen magnetischen

*) Die damalige ungünstige Aussicht hat sich bekanntlich nicht bestätigt; durch die Berathungen zu Cambridge im J. 1845 wurde ein weiteres Fortbestehen solcher Observatorien auf die fünf folgenden Jahre entschieden.

Digitized by Google

oder meteorologischen Observatorien, welche auf Befehl der Regierung I. M. in verschiedenen britischen Colonien errichtet worden, entsprechend sind.

16) Es ist unser Wunsch, für den Fall eines solchen Aufenthaltes Beobachtungen mit diesen Instrumenten nach dem in den bezeichneten Observatorien eingeführten System angestellt zu sehen; und es sollen zu dem Ende specielle Anweisungen mitgetheilt werden, welche dann in Vereinigung mit den zu Woolwich gegebenen Instructionen zuverlässig eine vollständige und genügende Anleitung zu derartigen Beobachtungen darbieten werden, die schon in Rücksicht der Oertlichkeit ein eigenthümliches Interesse und einen bedeutenden theoretischen Werth haben.

17) Ferner haben wir für den Fall eines Winteraufenthalts der Expedition in hohen Breitegraden Instrumente zu Beobachtungen über atmosphärische Strahlenbrechung bei geringen Höhenwinkeln (*atmospherical refraction at very low altitudes*) ausgehändigt, über welche Ihnen ebenfalls besondere Anweisungen mitgetheilt werden. Ueber andere meteorologische Beobachtungen, welche Ihnen begegnen, werden Sie, sofern dies im Allgemeinen ersprieſslich erscheint, ebenfalls berichten, und zugleich bei vorkommenden Gelegenheiten die Tiefe des Meeres, die Beschaffenheit des Meeresgrundes, die Richtung, von welcher die Fluth herkommt und deren Höhe, so wie die Beschaffenheit und Schnelligkeit der Wellen untersuchen.

18) Obgleich die Ausführung einer Durchfahrt von dem Atlantischen zum Stillen Ocean der Hauptzweck dieser Expedition ist, werden Sie dennoch im Auge behalten, dafs die Bestimmung der geographischen Lage verschiedener Punkte, in deren Nähe Sie vorbeikommen, sofern sich dieselbe ohne Aufenthalt der Schiffe in Ihrem Vordringen nach Westen erreichen läfst, so wie auch andere Beobachtungen zur Naturgeschichte, Erdkunde u. s. w., auf Landgebieten, welche entweder noch ganz unbekannt oder nur wenig besucht sind, für die Wissenschaft unseres Vaterlandes von grosser Erheblichkeit und Interesse sind. Daher wünschen wir, dafs Sie diesen Gegenständen unablässig Ihre Aufmerksamkeit schenken und die Aufmerksamkeit aller Ihrer Offiziere für derartige anziehende und werthvolle Forschungen in Anspruch nehmen.

19) Weiter hegen wir — und zwar nicht allein um die Richtung der Meeresströmung in den arktischen Zonen bestimmen zu können, sondern auch um mit gröfserer Wahrscheinlichkeit Nachrichten über Ihre Reise zu gewinnen — den Wunsch, dafs Sie, nachdem der 65° n. Br. von Ihnen überschritten ist, recht oft und, sobald Sie Sich in einer Strömung befinden deren Richtung Sie bestimmt haben, alle Tage eine Flasche oder einen kupfernen Cylinder wohlverschlossen über Bord werfen, nachdem Sie ein Blatt, welches mit der in verschiedenen Sprachen gedruckten Aufforderung zur Uebersendung an unser Amt versehen ist, mit dem Datum und der geographischen Lage eingelegt haben; und Sie werden für den etwa eintretenden Fall einer Trennung beider Fahrzeuge dem Befehlshaber des „Terror" eine ähnliche Weisung ertheilen.

Digitized by Google

20) Sie werden alle in Ihrer Gewalt stehenden Mittel anwenden, um Specimina aus dem Thier-, Mineral- und Pflanzenreich zu sammeln und aufzubewahren, sofern die Umstände Ihnen dieses ohne Zeitverlust erreichbar machen; eben so werden Sie von den gröfseren Thieren genaue Abbildungen ausführen und diesen erläuternde Beschreibungen beifügen. Wir halten uns versichert, dafs Sie sowohl hierbei als bei allen anderen wissenschaftlichen Aufträgen seitens der Ihnen übergebenen Offiziere, unter denen einige in dieser Beziehung uns als vorzüglich befähigt empfohlen sind, einer wesentlichen Unterstützung theilhaft sein werden.

21) Sollte es sich ereignen, dafs eines der beiden Schiffe von einem nicht auszubessernden Schaden betroffen würde, dann würden Sie die Offiziere und Mannschaft des unbrauchbar gewordenen Schiffes auf dem anderen mit unterbringen lassen um mit diesem letzteren allein, je nachdem es die Umstände erheischen, entweder die Fahrt fortzusetzen oder nach England zurückzukehren. Es versteht sich, dafs die Offiziere und die übrige Mannschaft beider Schiffe in einem solchen Falle ermächtigt und verpflichtet sind, ihre Geschäfte nach Maafsgabe ihres Ranges und ihrer Stellung fortzuführen. Sollte unglücklicherweise *Ihr* Schiff unbrauchbar geworden sein, so würden Sie den Befehl des „Terror" zu übernehmen haben; und sollte Ihnen selbst ein Unglücksfall zustofsen, dann ist hierdurch Capt. Crozier ermächtigt, den Oberbefehl des „Erebus" zu übernehmen, während der nächste älteste Offizier ihn in der Befehlshaberschaft des Terror ersetzt. Sollten Sie in irgend einem Zeitpunkte durch Krankheit oder sonst unfähig werden, diese Instruction auszuführen, so werden Sie die Obliegenheiten derselben dem in der Reihenfolge nächststehenden Offiziere überweisen, und dieser ist hiermit angewiesen, sie nach bestem Vermögen zur Erreichung der verschiedenen hier dargelegten Zwecke zu erfüllen.

22) Während der Ausführung der in dieser Instruction ausgesprochenen Vorschriften werden Sie jede sich darbietende Gelegenheit benutzen, um unseren Secretair, behufs unserer Kenntnifsnahme von Ihrem Vorgehen zu unterrichten, und bei Ihrer Wiederankunft in England werden Sie sofort bei unserem Amte erscheinen, um uns einen vollständigen Bericht über Ihre Maafsnahmen während der ganzen Reise zu erstatten. Ehe Sie dann das Schiff verlassen, werden Sie darauf halten, den Offizieren und Unteroffizieren und allen Personen an Bord die Logs und Tagebücher, welche sie etwa geführt, so wie auch die Zeichnungen und Karten, welche sie angefertigt haben, abfordern zu lassen, damit dieselben versiegelt werden, und Sie werden dem Capt. Crozier dieselbe Weisung ebenfalls zugehen lassen. Ueber diese Logs, Tagebücher und andere Documente wird demnächst, je nachdem wir geeignet befinden, weiter verfügt werden.

23) Sollte während Ihrer Abwesenheit England mit irgend einer anderen Macht in Feindseligkeiten verwickelt werden, dann würden Sie dessenungeachtet unzweifelhaft festzuhalten haben, dafs von Ihnen unter keiner Bedingung irgend eine feindselige That ausgeführt werden darf; denn die

Digitized by Google

Ihrem Befehle übergebene Expedition hat lediglich Entdeckungen und Forschungen auf dem Gebiete der Wissenschaft zum Ziel, und es ist Gebrauch bei allen civilisirten Nationen, Fahrzeuge, welche für Zwecke dieser Art ausgerüstet sind, als solche zu betrachten, die mit den Kriegsoperationen nichts zu thun haben. Im Vertrauen dieser Ueberzeugung geben wir uns der Zuversicht hin, dafs Ihnen von den Schiffen und Unterthanen aller fremden Mächte, mit welchen Sie etwa zusammentreffen, jede Unterstützung gewährt werden wird; den betreffenden Regierungen sind jedoch in dieser Beziehung noch besondere Mittheilungen gemacht worden.

Gegeben unter unseren Händen am 5. Mai 1845.

(gez.) Haddington.
G. Cockburn.
W. H. Gage.

Sir John Franklin, K. C. H.
Cap. des Schiffes Ihrer Maj. „Erebus" zu Woolwich

Auf Befehl ihrer Lordschaften.
(gez.) W. A. B. Hamilton.

Dieselbe Umsicht und Sorgfalt der Ueberlegung, welche sich durch den Inhalt dieser Urkunde hindurch zieht, wurde von der Admiralitätsbehörde auch bei der eigentlichen Ausrüstung der Expedition in allen ihren Theilen angewendet. Es konnte mit Recht gesagt werden, dafs diese letzte Expedition des Erebus und Terror Alles überbot, was bis dahin für ähnliche Zwecke geschehen war. Die beiden Schiffe hatten auf der berühmten Fahrt des Capt. James Rofs (des Jüngeren) alle mögliche Proben der Tüchtigkeit und Dauerhaftigkeit bestanden*), und waren jetzt unter der Leitung des Schiffbaumeisters Rice nach der bewährtesten Methode von Neuem zum Kampfe mit Eismassen nach Möglichkeit in Stand gesetzt und mit allen nur ersinnlichen Mitteln gegen die Schwierigkeiten und Hemmnisse einer arktischen Fahrt versehen. In der Ausstattung mit Vorräthen aller Art zeigte sich nicht minder die grofsartige Freigebigkeit als die bedachte Fürsorge der Behörden. Der für das Unternehmen angekaufte oder anderweit besorgte Instrumenten-Apparat war so vortrefflich, dafs er nichts zu wünschen übrig liefs. Aufserdem waren die beiden Schiffe mit einer

*) Beide Schiffe waren ursprünglich Bombengalioten. „Erebus" (von 370 Tonnen Gehalt) wurde im J. 1838 für jene sogenannte Südpol-Expedition mit Anwendung der anerkannt besten Methode hergerichtet. Eben so das zweite Schiff „Terror" (340 Tonnen), mit welchem Cpt. Back in Jahren 1836—37 seine gefahrvolle Reise zur Repulse-Bai gemacht hatte. Vgl. Richardson *Arctic Searching Expedition.* Vol. I., p. 3—4.

Digitized by Google

ausgezeichneten Büchersammlung versehen, die allen Ansprüchen der Belehrung und Erheiterung in der düstern und einsamen Gegend des arktischen Winters zu genügen im Stande war.

Während demnach alles geschah, um für das Wohlbefinden, für die Belebung, Anregung und geistige Pflege der Mitreisenden zu sorgen, ergaben sich so zahlreiche Meldungen und Bewerbungen um Theilnahme, dafs bei der Auswahl der Mannschaft mit der gröfsten Vorsicht und mit fast unbeschränkter Freiheit verfahren werden konnte. Der Zudrang zu einem solchen Unternehmen ist schon an sich leicht erklärlich. Die sämmtlichen im Laufe der letzten Jahrzehnte unternommenen Polarfahrten waren zwar sehr grofsen Beschwerden und Gefahren begegnet, allein die Reisenden waren doch, mit sehr wenigen Ausnahmen, immer gesund und wohlbehalten, an schätzbaren Kenntnissen und Erfahrungen bereichert, an Körper und Geist gestählt, zurückgekehrt. Die schreckensvollen Schicksale einiger der früheren arktischen Reisenden (Cortereal, Willoughby u. A.) schienen einer entschwundenen Zeit anzugehören. Dagegen erglänzten die Erzählungen dessen was die Gefährten eines John Rofs, Parry, Buchan u. s. w. erlebt und gesehen, gleichsam im Zauberlichte einer nur Wenigen erreichbaren Sphäre; sie verfehlten selbst auf diejenigen eines tiefen und fesselnden Eindrucks nicht, denen die wissenschaftliche Bedeutung dieser Reisen fern genug lag. Während die Abenteuer der sogenannten arktischen Paladine ein Lieblingsgegenstand des Interesse in den weiteren Kreisen der Gebildeten waren, bemächtigten sich die Wissenschaften der Geographie und der Naturkunde dankbar und preisend der auf ihren beschwerdevollen Reisen ermittelten Resultate. Die Männer, welche sich dort hervorgethan, sahe man mit Ehrenbezeigungen, Beförderungen und Auszeichnungen aller Art freigebig bedacht. Selbst die letzte Pause in gröfseren Unternehmungen dieser Art trug dazu bei, den Eifer und das Verlangen der Theilnahme zu heben. Man hatte nun Mufse gefunden, alle früheren Ergebnisse zusammenzuhalten und zu vergleichen, über den damaligen Stand dieser Erkundungen, über die vorhandenen Gefahren, Hoffnungen und Aussichten zu einem klaren Verständnifs und Ueberblick zu gelangen. Dazu kam, dafs neue mechanische Erfindungen eine früher nicht geahnte Erleichterung der Beschwerden und eine wirk-

Digitized by Google

same Aushülfe gegen Hindernisse darboten, an welchen bisher manche Unternehmungen gescheitert waren. Auch über den einzuschlagenden Weg konnte längst kein Zweifel mehr sein; — er ging durch den Lancaster-Sund und die Barrow-Strafse. Alle Versuche, die Durchfahrt in niederen Breiten zu gewinnen, waren an den eigenthümlichen Landbildungen und an der dadurch bedingten Lage und Ausdehnung der Eismassen gescheitert. Alle Versuche in höheren Breiten erschienen selbst dem kühnblickenden Barrow höchst mifslich. Die Aussicht auf eine Mittelstrafse zwischen der Melville-Insel und dem amerikanischen Festlande, auf deren Vorhandensein die bisherigen Ermittelungen über die dortige Landbildung und über die Meeresströmung hinwiesen, und über deren Existenz kaum noch Zweifel gehegt wurden, bildete den Vordergrund der neuen Unternehmung. Westwärts dieser Strecke war auf allen Punkten der in den letzten Jahrzehnten fast vollständig erkundeten amerikanischen Nordküste ein offenes und freies Meer entdeckt. Selbst über die Entfernung war man vollständig aufgeklärt; sie konnte von jenen entscheidungsvollen Punkten des arktischen Inselmeeres aus nicht mehr als 900 englische Meilen betragen.

Noch nie hatte das seit Jahrhunderten vergebens erstrebte Ziel der nördlichen Durchfahrt in einem so günstigen und einladenden Lichte gestanden. Selbst einigen der erfahrensten und überlegsamsten arktischen Gewährsmänner schien es wie mit einem Male leicht erreichbar zu winken; es war als gälte es nur eine langsam und allmählig unter tausend Wechseln gereifte Frucht zu pflücken. Nichts aber glich dem hoffnungsfrohen Enthusiasmus, mit welchem Franklin sich dieser Unternehmung entgegensehnte. Admiral Parry hat noch neulich*) öffentlich erzählt, dafs Lord Haddington in jener Zeit einmal bedenklich geäufsert habe: „ich sehe aus den Schiffslisten, dafs Franklin fast sechszig Jahre alt ist; sollten wir ihn nicht lieber zurücklassen?“ und dafs er (Parry) auf diesen Einwand nur habe erwiedern können: „dieser Mann ist ungleich

*) Am 26. Oct. vorigen Jahres zu Lynn, bei der zu Ehren des Lieut. Cresswell veranstalteten Festlichkeit; vergl. die englischen Blätter aus jenen Tagen. Ein Abdruck des Berichtes im *Lynn Advertiser* enth. Galignani's Messenger Nov. 10.

Digitized by Google

vorzüglicher geeignet als so viele Andere; wenn wir ihn nicht mitgehen lassen, dann wird er vor Herzeleid sterben!"

Hiermit hat Parry ein Urtheil ausgesprochen, welches damals in der öffentlichen Meinung unbestritten war. Der Name Franklin wurde allgemein als eine National-Garantie für diese Expedition bezeichnet; er war von einer fast zauberhaften Wirkung um die Theilnahme der Edelsten in allen Ständen dem Unternehmen zuzuwenden. Es war vor Allem anerkannt, dafs gerade Franklin neben dem sprechenden Reichthum der mannichfaltigsten Erfahrungen, neben seinen grofsen Verdiensten und seiner hervorragenden Bildung, nicht blos durch seinen unerschütterlichen Muth, durch Ausdauer und hinreichenden Unternehmungsgeist, sondern auch durch eine fast kindliche Zartheit des Sinnes und durch tiefe Empfänglichkeit für alles Leid und Mifsgeschick ausgezeichnet war, so dafs man wohl von ihm zu sagen pflegte: er sei nicht im Stande eine Moskitofliege zu tödten*).

---

*) Diesem bezeichnungsvollen Ausdruck liegt eine bestimmte Thatsache zum Grunde. Capt. Back erzählt in seiner Reisebeschreibung (*Journal of a Land Expedition to the eastern part of the Polar Sea*, 1833—35. London 1836. 8. p. 180): wie er einstmals die für ihn unbeschreiblich störenden und beschwerlichen Moskitofliegen durch Rauch und mit Laubzweigen aus seinem Zelte zu verscheuchen suchte, und dabei von einem Eskimo-Häuptling durch die Bemerkung abgemahnt wurde: dafs der „alte Führer" — nämlich Franklin, der etwa 12 Jahr früher dort verweilt hatte — es doch ganz anders gemacht habe. Der habe niemals über sich vermocht eine Moskitofliege zu tödten. So haftete das Bild Franklins frisch und lebendig in den Erinnerungen jener Wilden, wie er, selbst mitten in seinen Arbeiten und Untersuchungen, wenn er sich von diesen Insekten geplagt sah, höchstens einen Augenblick inne zu halten pflegte, um sie von seiner Hand wegzublasen. Diese Erzählung, wie einfach sie ist, giebt doch zugleich ein schönes, psychologisch bemerkenswerthes Beispiel des nachhaltigen Eindruckes den wohlwollende und edle Gesinnungen auf wilde Völker machen können; sie läfst ahnen, in welchem Grade der Anblick guter Thaten bei ihnen auf lange Jahre erfreulich und segensreich nachwirkt.

Digitized by Google

Die letzten Nachrichten von der Franklin'schen Expedition im Jahre 1845.

Es war am 19. Mai 1845, als die beiden Schiffe Erebus und Terror zum letzten Mal aus dem Hafen von Greenhithe aussegelten, um ihrer dunklen Bestimmung entgegen zu gehen. Das Transportschiff, dessen in der Instruction gedacht ist, folgte ihnen bis zu den Walfischinseln, und wurde von dort aus am 12. Juli mit Depeschen für die Admiralität und mit einer Anzahl von Briefen verschiedener Mitglieder der Expedition an die ihnen nahe stehenden oder befreundeten Personen nach England zurückgesandt. Alle diese Briefe, so viel ihrer bekannt geworden sind, athmen die glänzendsten Hoffnungen; sie geben sprechende Zeugnisse der glücklichen Stimmung, von welcher die ganze Mannschaft beseelt war. Franklin selbst schien seinen Gefährten wie neu belebt und um zehn Jahr verjüngt zu sein; einer derselben, Lieutenant Fairholme, schildert ihn in seiner mit sichtbarer Freude nach allen Seiten hin entwickelten Thätigkeit, wo sich Gelegenheit bietet rastlos Hand ans Werk legend, durch Beispiel und Wort ermunternd und anregend. Eine an den Admiral Corry gerichtete Zuschrift vom 12. Juli, welche als das letzte von Franklin nach England gelangte Lebenszeichen beachtenswerth ist, berichtet mit augenscheinlichem Rückhalt sanguinischer Hoffnungen, dafs sich trotz des strengen Winters in jenen Gegenden bereits günstige Aussichten für das rechtzeitige Durchsetzen der Eisbarrièren zum Lancastersund eröffneten; Franklin zollt dem Eifer der Offiziere die lebhafteste Anerkennung und bekräftigt, wie glücklich er sich fühle, in ihrer Mitte einer solchen Aufgabe sich zu widmen *). In einem gleichzeitig übersandten Briefe an seinen Freund, den Oberst Sabine **), schreibt er: „ich hoffe, meine theure Frau und Tochter werden nicht zu besorgt sein, wenn ich zur erwarteten Zeit nicht zurückkehre; ich

*) *Parliam. Papers* 1847—48. Vol. XII. *Arctic Exped.* p. 50. abgedruckt in Simmonds *Sir John Franklin and the artic regions* 3rd. edit. 1853. p. 451—52.

**) *Parl. Papers* a. a. O. p. 27. Simmonds p. 150—51. Kennedy: *A short narrative of the second voyage of the Prince Albert* p. XVIII.

Digitized by Google

bitte Sie, ihnen tröstend und aufrichtend zur Seite zu stehen. Sie wissen, dafs es unser Wunsch ist, sofern wir nach dem zweiten Winter unser Ziel nicht erreichen, noch einige andere Fahrstrafsen zu versuchen; vorausgesetzt, dafs unsere Vorräthe und die Gesundheitsverhältnisse der Mannschaft dies zulassen." Commodore Fitzjames, durch sein feuriges, aufgewecktes Wesen und seine unversieglich heitere Laune bei allen Mitgliedern der Expedition vorzugsweise beliebt, fordert gleichsam triumphirend seine Freunde auf, künftige Briefe an ihn *via* Petersburg nach Kamtschatka zu adressiren, wenn die Expedition nicht bis zum Juni 1846 zurück sei *). — Der Eismeister des Schiffes Terror, Thomas Blenky, schreibt seiner Frau: „Wir sind alle gesund und frohen Muthes und von dem Entschlufs erfüllt, die Nord-West-Passage auszuführen. Sollten wir Ende 1848 oder im Frühjahr 1849 nicht heimkommen, dann ist anzunehmen, dafs sie ausgeführt ist oder wahrscheinlich ausgeführt werden wird, und in diesem Falle kann es fünf bis sechs Jahr, ja bis ins siebente Jahr dauern ehe wir zurück sind. Niemandem möge wegen unseres langen Aufsenbleibens bange sein; vielmehr soll jeder mit der Hoffnung in die Zukunft blicken, dafs die Vorsehung uns glücklich zurückbringen wird." — Lieut. Griffith (Führer des Transportschiffs, welches die Expedition bis zu den Walfischinseln begleitete) äufsert sich gleichzeitig: „Alle sind in der denkbar freudigsten Stimmung und entschlossen ihr Ziel zu erreichen, wenn es irgend erreichbar ist. Eine Mannschaft, von so beherzten Leuten und von so trefflich ausgewählten Offizieren ist nie beisammen gesehen."

Unter den Nachrichten, welche von dieser Expedition aufbehalten worden sind, verdient das Tagebuch des Commodore Fitzjames vorzugsweise unsere Beachtung **). Seine in der gröfsten Unbewachtheit niedergeschriebenen Skizzen geben sprechende Bil-

---

*) Brief an Will. Coningham vom 11. Juli bei Mangles (s. unten) S. 85.

**) „Captain Fitzjames's journal." Aus dem „*Nautical Magazine and Leader*" wieder abgedruckt in der 2ten vermehrten Ausgabe der anziehenden Sammlung: *Papers and despatches relating to the arctic searching expeditions of* 1850—52. *Collected by James Mangles, Commander R. N.* London 1852. 8. S. 76—85.

Digitized by Google

der des ungetrübt heiteren und lebensvollen Verkehrens der Mitglieder unter einander. Es sind Anschauungen eines übersprudelnden Humors, der in leicht hingeworfenen Umrissen oft mit scharfen Zügen die Eigenthümlichkeiten der einzelnen Personen *), ihre Thätigkeit, ihre Bestrebungen, ihre Schwächen zeichnet. Ernst und Laune gehen darin Hand in Hand. Für Franklin spricht sich durchweg die unverkennbarste Hochachtung, die innigste Anhänglichkeit aus. Er tritt recht eigentlich in den Vordergrund, als der Mann, dem Alle mit hingebender Liebe und Verehrung zugethan sind. Sein Walten umfafst auch die edelsten und zartesten Beziehungen aller Mitglieder der Mannschaft. Seine Sorge ist mit besonderer Bedeutung auf die Pflege des religiös-sittlichen Elements gerichtet. Wie er bei den Geschäften des Tages, bei jeder wichtigen Arbeit und Thätigkeit durch Wort und Beispiel anregend wirkt, so ist es ihm ganz besonders Herzensbedürfnifs, an Sonn- und Festtagen seine Gefährten zu gemeinsamer Andacht um sich zu vereinigen. Sie Alle wissen, dafs Religion und Kirche ihm das Höchste und Heiligste sind, dafs sein ganzes Streben und seine Thaten von diesem Quellpunkt ausgehen. Sein Wesen, seine ganze Erscheinung ist gehoben und verklärt, indem er das Wort nimmt, um Kirchengebet und Predigt zu lesen. Selbst der Ton seiner Stimme ist ergreifend. Es machte den tiefsten Eindruck, bei der ersten dieser Andachten am letzten Sonntage seiner An-

*) Die Bemannung der Schiffe war folgende:

Erebus.	*Terror.*
Sir John Franklin, Capitain.	Francis Richard Crozier, Capitain.
James Fitzjames, Commodore.	Edw. Little, Geo. H. Hodgson, John Irving, } Lieutenants.
Graham Gore, Hen. T. D. Le Vesconte, James Will. Fairholme, } Lieutenants.	Frederick Hornby, Robert Thomas, } Steuerleute.
Charles F. Des Vaux, Robert O. Sargent, E. Couch, } Steuerleute.	Thomas Blenky, Eismeister.
H. F. Collins, zweiter Schiffsmstr.	G. A. Maclean, zweiter Schiffsmstr.
Stephen F. Stanley, Arzt.	John S. Peddie, Arzt.
H. D. Goodsir, Gehülfsarzt.	Alex. Mac Donald, Gehülfsarzt.
C. H. Osmar, Zahlmeister.	J. H. Helpman, Schreiber.
James Reid (oder Read?), Eismeister.	57 Seeleute und Matrosen.
57 Seeleute und Matrosen.	

Digitized by Google

wesenheit in England — es war der Tag vor seiner Abreise — seine Frau, seine Tochter und seine Nichte in der Mitte jener Männer zu sehen, die entschlossen waren, sich seiner Führung auf dieser so manchen Fährlichkeiten und Beschwerden unterworfenen Reise anzuvertrauen.

Unter den Offizieren gehört aufser Franklin fast nur Crozier noch jenem älteren Stamme der arktischen Seefahrer an, die auf den Fahrten in den zwanziger Jahren ihre Schule gemacht hatten. Er war Mitglied der drei letzten Fahrten Parry's gewesen und hatte das Schiff Terror unter dem Oberbefehl des Capt. James Ross zum antarktischen Ocean geführt. Sein Eismeister, der oben erwähnte Thomas Blenky, hatte unter John Ross als erster Steuermann der „Victory" vier Jahr hinter einander im Eise überwintert. Commodore Fitzjames hatte sich auf der Euphrat-Expedition (in den Jahren 1835 — 37) ausgezeichnet und war mit dem Arzt Stanley, der sich ebenfalls auf dem Erebus befand, in China zusammengetroffen. Lieutenant Gore hatte sich auf dem Terror unter Capt. Back (1836) durch Muth und Geistesgegenwart ausgezeichnet. Lieut. Vesconte wird als eine stille, bescheidene, fast schüchterne Natur bezeichnet. Lieut. Fairholme, früher Mitglied der Niger-Expedition, stand durch seine Bildung und Tüchtigkeit in Ansehen. Der Gehülfsarzt Goodsir galt für einen gelehrten Naturforscher (er war Curator des Museums zu Edinburgh) und entwickelte von Anfang an einen glühenden Eifer für mikroskopische und meteorologische Beobachtungen. Reid, der Eismeister des Erebus, wufste viel von seinen Erfahrungen und Erlebnissen auf Grönländischen Walfischfahrten zu erzählen. Der Zahlmeister Osmar war mit Capt. Beechey an der Behringsstrafse gewesen, ihn hörte man gern von Petropaulowski, dem erhofften künftigen Landungsplatze der Expedition, und von Kamtschatka erzählen.

So umfassten die Offiziere der beiden Schiffe einen aufserordentlichen Reichthum von Erfahrungen auf den fernsten Gebieten der Erde. Sie bildeten einen Kreis von Männern, welche ausgezeichnete Bildung, Einsicht und Fähigkeit mit energisch strebendem Sinne verbanden, je nach ihrem eigenthümlichen Charakter

Digitized by Google

mit stillem Ernst oder mit hoher Begeisterung von dem Plane erfüllt, für welchen sie ausgingen.

Nach der Abfahrt von den Walfisch-Inseln ist der Erebus am 22. Juli in der Melville-Bai von dem Walfisch-Capitain Martin angesprochen. Dieser Begegnung verdanken wir die letzte auf unmittelbares persönliches Verkehren mit Franklin begründete Nachricht. Martin erblickte die Mannschaft in emsiger Geschäftigkeit beim Einsalzen frisch erlegten Geflügels, und hörte aus Franklins Munde, dafs er auf fünf Jahre Vorräthe von Lebensmitteln habe und mit denselben sich auf sieben Jahre einrichten könne; zwölf Männer waren eben abwesend, um mehr zu erlegen. Eine Einladung zur Mittagstafel lehnte Martin ab, weil er den eben eingetretenen günstigen Fahrwind benutzen wollte. *) — Vier Tage später, am 26. Juli gegen Abend, hat ein anderer Walfischfänger, Capt. Dannett, die Schiffe mehr westlich von der Melville-Bai an einem Eisberge neben einander ankernd gesehen, indem sie nach einer günstigen Stelle zur Ueberfahrt in den Lancaster-Sund suchten. Sieben Offiziere der Expedition, unter ihnen Capt. Fitzjames, ruderten zu ihm heran; alle augenscheinlich wohlauf und des besten Muthes. Dannett wurde von ihnen auf den folgenden Tag zur Tafel eingeladen; er lehnte dieſs jedoch ab, um das günstige Wetter zur Heimfahrt nicht zu versäumen. Weiter berichtet er nur, dafs im Verlaufe der nächsten drei Wochen das Wetter dort äufserst günstig war und auf ein rasches Vordringen der beiden Schiffe schliefsen liefs. **)

---

*) Die Nachricht dieses Zusammentreffens wurde erst am Ende des Jahres 1851 durch einen von Penny an den Redacteur der Times eingesandten Brief (datirt Aberdeen, 20. Dec.) veröffentlicht (vergl. Kennedy *Second voyage of the Prince Albert*, p. XIX f.) Penny versichert indefs, Capt. Martin sei ihm seit langer Zeit als ein durchaus glaubwürdiger Mann bekannt gewesen, auf dessen Wort man sich verlassen könne.

**) Vergl. die Zuschrift von J. R. Duncan in *Parliamentary Papers*, 1847—48. Vol. XLI. *Arctic Expedition* p. 51.

Digitized by Google

Erwachen der Besorgnisse über das Schicksal der Franklin'schen Expedition.

Es ist erklärlich, dafs in England während der nächsten zwei Jahre kaum irgend Zweifel an der Wohlbehaltenheit der Expedition aufgekommen sind und dafs die Freunde und Angehörigen ihrer Mitglieder am Ende des Jahres 1846 den westindischen Postschiffen ungleich gespannter entgegen sahen als den aus der Davis-Strafse zurückkehrenden Walfischfahrern. Dann aber erwachten nach und nach düstere Ahnungen und Besorgnisse. Als hierauf aber auch der dritte Sommer herankam, ohne dafs irgend eine sichere Kunde eingelaufen wäre, als vielmehr einzelne vage Gerüchte eine unheimliche Stimmung und lebhafte, wiewohl immer noch sehr unklare Befürchtungen anregten und verbreiteten, da schlugen sehr bald, wie mit unwiderstehlichem Zuge, die Ansichten zu einer vorherrschend trüben Färbung um. Man fing an, die Expedition als eine „vermisste" zu bezeichnen.

Der Gedanke, dafs die ganze glänzende Ausrüstung verloren sei, dafs die beiden Schiffe mit ihrer gesammten Mannschaft spurlos untergegangen sein könnten, gewann indefs vorläufig doch noch keinen eigentlichen Spielraum. Diefs schien nach den Erfahrungen der neueren Zeiten unerhört, beispiellos, fast unmöglich. Die letzten Entdeckungsfahrten im nördlichen Eismeere boten zwar sehr mannichfaltige Erzählungen von gefahrvollen Situationen, von Untergang und Verderben drohenden Begegnissen, aus welchen die arktischen Seefahrer nur wie durch ein Wunder gerettet wurden. Allein sie waren doch allemal gerettet; die ausgesandten Mannschaften im Ganzen waren ohne Ausnahme glücklich und wohlbehalten zurückgekehrt. Sollte man nun sich so leicht der Ahnung hingeben, dafs eine, reichlicher als alle vorhergehenden, mit den bewährtesten Hülfs- und Sicherungsmitteln ausgerüstete Expedition rettungslos bis auf den letzten Mann, und zumal so ganz spurlos, vernichtet sei?

Die erfahrensten Gewährsmänner suchten zunächst über die Eventualitäten aufzuklären, von welchen die beiden Schiffe betroffen sein konnten. Fast der denkbar schlimmste Fall schien der Unter-

Digitized by Google

gang der beiden Schiffe. Allein nachweislich blieb immerhin höchst unwahrscheinlich, dafs beide Schiffe zugleich durch irgend einen Unfall zerstört sein konnten. Vernichtende Fährlichkeiten durch Stürme, die in anderen grofsen Weltmeeren so oft verderblich werden, liefsen sich den gemachten Erfahrungen zufolge in den arktischen Zonen kaum voraussetzen oder vermuthen. Dafs beide Schiffe gleichzeitig an Klippen oder Bänken gestrandet sein sollten, liefs sich ebenfalls nicht annehmen; dafs beide gleichzeitig vom Feuer ergriffen seien, erschien eben so unwahrscheinlich. Und die Gefahr, welche in den Eismeeren am häufigsten und fürchterlichsten drohend erschien, die Gefahr des Erdrückt-werdens zwischen zusammenstofsenden Eisbergen oder Eisblöcken, hätte in dem Falle, dafs die beiden für solche Begegnisse auf's Aeufserste befestigten Schiffe zerstört worden wären, zumal bei einer so beherzten, so vortrefflich eingeübten Mannschaft kaum allgemeines Verderben bringen können. Es wurde erinnert, dafs Tausende von Walfischfängern sich bei der Zertrümmerung ihrer Fahrzeuge auf die Eisfelder gerettet und glücklich ihre Heimath wieder erreicht hatten, und dafs bei einem solchen Begegnifs die vorhandenen Rettungsboote eine Zuflucht gewährt haben müfsten.

Neben diesen Erwägungen lag es unläugbar nahe, zu bedenken, dafs gerade im ungünstigen Falle die Wahrscheinlichkeit einer Kunde über Franklin und seine Gefährten sich am ehesten erwarten liefs, während bei dem Gelingen ihrer Pläne die Nachrichten den weitesten Raum zu durchlaufen hatten. Die oben erwähnten Mittheilungen über das Ansammeln weithin ausreichender Vorräthe wiesen darauf hin, dafs die Eventualität eines mehrjährigen Aufsenbleibens der Mannschaft keineswegs fern lag. Schon die Ausrüstung der Admiralität, obgleich nur auf drei Jahre berechnet, war so reichlich gemessen, dafs sie mindestens auf vier Jahre hinreichen mufste. Die Instruction enthielt zwar keine ausdrückliche Erlaubnifs, selbst keine Voraussetzung für einen über zwei Winter ausgedehnten Aufenthalt; — ihr lag vielmehr offenbar die Hoffnung zum Grunde, wenn nicht im ersten, so doch im zweiten Jahre das erstrebte Ziel erreicht zu sehen; — allein ein bestimmtes Verbot gegen einen mehrjährigen Plan war eben so wenig gegeben. Bei dem Character Franklins liefs sich kaum erwarten, dafs er

Digitized by Google

ohne grofse Noth nach dem ersten Jahre das Gelingen einer, mit so grofser Zuversicht ergriffenen Aufgabe fallen lassen sollte. Der Mangel aller sicheren Nachrichten seit seiner Ueberfahrt nach dem Lancastersund machte bei unbefangener Ueberlegung zur Zeit noch immer bei gar Manchen nicht sowohl den Eindruck unheimlicher Ungewifsheit, als er vielmehr die frohe Zuversicht auf eine glückliche und mit Erfolg gekrönte Rückkehr aufrecht erhielt.

Die ersten Pläne für Nachsuchungs- und Rettungs-Expeditionen.

Bei dieser Lage der Dinge war es gewifs höchlich auffallend, dafs derjenige Mann, der sich selbst so gern als den „Senior" der arktischen Seefahrer bezeichnet, — dafs der ältere Capt. John Ross als der erste in der Reihe sich von ängstlichen Besorgnissen über das Schicksal Franklins erfüllt zeigte. Er meldete sich bereits am 28. Sept. 1846 *) — kaum vierzehn Monate nach dem Tage, an welchem die beiden Schiffe zuletzt gesehen waren — beim Admiralitäts-Amte mit dem Erbieten, eine Nachsuchungs-Expedition auszuführen. Allein die Admiralität fand es noch nicht geeignet, auf diesen Vorschlag einzugehen; sie erwiderte am 30. Sept., dafs der Muth und die menschenfreundliche Gesinnung dieses Erbietens von ihr vollkommen gewürdigt, jedoch von einer solchen Expedition vorläufig noch Abstand genommen werde. Capt. Ross liefs sich jedoch nicht beirren; er erneuerte seine Anträge zuerst am 27. Jan. und dann sogleich wieder am 9. Febr. **) des folgenden Jahres, indem er sich auf Sonder-Verabredungen berief, die er mit Franklin vor dessen Abreise vertraulich gepflogen haben wollte. Jetzt ging die Admiralität auf seinen Antrag in so weit ein, dafs sie die anerkannten Gewährsmänner — Parry, Sabine, James Ross,

*) *Parliamentary Papers* 1847 — 48, Vol. XLI. *Arctic Expedition* p. 53.

**) ibid. a. a. O. p. 22.

Digitized by Google

Richardson — um ihre Ansichten befragte. So entstand eine Anzahl von amtlichen Gutachten *), die sämmtlich für John Ross ungünstig ausfielen. Alle sprachen sich entschieden dahin aus, dafs jene angeblichen Sonder-Verabredungen mit dem geraden, offenen Sinne Franklins in Widerspruch stünden. Es ergab sich, dafs man das Vorhandensein derselben um so mehr in Zweifel zu ziehen hatte, da sie mit sonstigen Aeufserungen Franklins gegen seine vertrauteren Freunde unvereinbar erkannt wurden. Ohnedies urtheilten sie alle, dafs Franklin derartige Gedanken und Pläne, hätte er sie ja überhaupt gehegt, sicherlich nicht einer Einzelperson ausgesprochen, sondern am ehesten der Admiralität anvertraut haben würde.

Capt. John Ross vermochte indefs nicht, sich damit zu beruhigen. Er theilte seine Besorgnisse und Pläne der Königl. Gesellschaft der Wissenschaften und der Geographischen Gesellschaft zu London mit. Jene Gutachten der sogenannten „arktischen Auctoritäten" riefen ausführliche Darlegungen, Berathungen und Discussionen in öffentlichen Blättern hervor, die sich des dargebotenen Stoffs in ihrer Weise bemächtigten. Die ausgesprochenen Befürchtungen wurden bald als voreilig, unbegründet, unnütz, oder wohl gar als widersinnig verworfen; bald als statthaft, menschenfreundlich, als solche bezeichnet, die durchaus an der Zeit wären, deren man sich nicht mehr entschlagen dürfe. Zeitungen und Zeitschriften suchten die entgegenstehenden Ansichten bald zu vermitteln, bald zu entscheiden, bald waren sie sichtlich bestrebt, der Angelegenheit anziehende und pikante Seiten abzugewinnen, während die ernste Theilnahme der Nation immer höher stieg.

Die Admiralitäts-Behörde blieb bei solchen kleinen Kämpfen unbetheiligt; ihr war bewufst, dafs es sich um eine Sache handle, die nicht von der beweglichen Stimmung der grofsen Menge abhängig gemacht werden durfte; über welche nur ein kleiner Kreis von Männern zu urtheilen berechtigt war. Diese Männer bekannten sich, mit Ausnahme des immerfort unermüdlichen alten John Ross, zu der Meinung, dafs die bisherige Verschollenheit an sich nicht unerwartet, viel weniger ein schlimmes Zeichen sei. Auch

*) *Parliam. Papers* a. a. O. p. 23 — 28.

Digitized by Google

der greise John Barrow, der nach seinem Scheiden aus einer langjährigen Amtsthätigkeit immer noch mit ganzer Seele an dieser letzten hoffnungsvollsten Wiederaufnahme seiner Lieblingspläne hing, überreichte im Juli 1847 ein Memorandum *), dessen Inhalt seines Namens würdig war. Die um sich greifenden Besorgnisse erschienen ihm zwar entschieden voreilig, aber keineswegs unnatürlich. Dagegen wies er mit eindrucksvoller Klarheit jedes Bestreben, bestimmte Ansichten über Schicksale, von welchen Franklin betroffen sein sollte, als thatsächlich glaubhaft zu machen, zurück, indem er weiter zeigte, mit welchen Schwierigkeiten die Hülfs- und Rettungs-Expeditionen, deren Aussendung immer dringender gefordert wurde, verknüpft waren. Zugleich trafen alle Stimmen, welche die Admiralität zu Rathe zog, in der Ansicht zusammen, dafs es an der Zeit sein werde, Unternehmungen zur Aufsuchung der Vermifsten auszuführen, wenn bis Ende des Jahres 1847 noch keine sicheren Nachrichten eingegangen sein sollten.

Indessen kam es doch schon jetzt darauf an, sich über die Gesichtspunkte zu verständigen, nach welchen die Pläne dieser Nachsuchungs-Expeditionen zu entwerfen waren und im Voraus die erforderlichen Vorbereitungen zu ihrer Ausführung zu treffen. Dabei hing fast Alles von den Meinungen über den von Franklin eingeschlagenen Weg ab. Bei genauerer Erwägung zeigte sich, dafs sich hierüber die verschiedensten, weithin aus einander gehenden Vermuthungen begründen liefsen und demzufolge die Nachsuchungen, wenn man ihr Gelingen nicht einer Kette fast blinder Zufälligkeiten preisgeben wollte, als ein weitaussehendes, die vielseitigsten Anstrengungen und einen aufserordentlichen Kraftaufwand erforderndes Unternehmen aufgefafst werden mufsten.

Dem Wortlaut der Instruction folgend konnte Franklin im Westen der Barrow-Strafse entweder eine mehr südliche, oder eine mehr westliche, oder eine nordwestliche Richtung eingeschlagen haben. Wohin jede dieser drei Richtungen in jenen noch unerforschten Gegenden ihn weiter geführt hatte, welche Sunde, Meerengen, Canäle und Fahrstrafsen von ihm versucht waren, liefs sich auf keine Weise vermuthen oder gar berechnen. Zu dem

*) *Parliam. Papers* a. a. O. p. 72. 73.

Digitized by Google

Mangel einer geographischen Kenntnifs gesellte sich noch der gewaltige und überraschende Wechsel in den Lagen der Eismassen und der offenen Meeresströmung. Wie manche Fahrstrafse konnte dem kühnen Seefahrer in jenem labyrinthischen Inselmeer sich offen und anlockend gezeigt haben, die jedem später Ankommenden als eine mit festem Packeis versperrte Bucht erschien, oder ganz unentdeckt blieb. Man erinnerte, dafs Jahrhunderte vergangen waren, ehe die jetzt von Entdeckungsschiffen so oft befahrene und selbst von Walfischjägern vielfach besuchte Barrow-Strafse überhaupt von europäischen Seefahrern entdeckt wurde.

Allein noch viel verwickelter und weitläuftiger stellte sich das Unternehmen dar, als man — da in der Instruction so manches der persönlichen Entscheidung des Befehlshabers anheim gegeben war und anheimgegeben sein mufste — auch auf die schriftlichen und mündlichen Aeufserungen Franklins und seiner Gefährten zurückzugehen versuchte. Oberst Sabine versicherte auf's Zuverlässigste, dafs es Franklins Plan war, für die beabsichtigte Durchfahrt, wenn sie an den bestimmten Punkten mifslänge, der Reihe nach alle Sunde und Canäle zu versuchen, welche irgendwie die Hoffnung eines Zugangs zum offenen Polarmeere erwecken möchten. Einige Freunde erinnerten sich übereinstimmend, wie er schon vorlängst und wiederholt ein lebhaftes Verlangen ausgesprochen hatte, die sogenannten Sunde im Norden der Baffinsbai — den Walfisch-, Jones- und Smith-Sund — zu untersuchen. Es wurde unter manchen haltbaren und unhaltbaren Erzählungen mit Bedeutung erwähnt, dafs er bei verschiedenen Gelegenheiten im Laufe der letzten für ihn so unruhevollen Tage seiner Anwesenheit in England das eine und andere Wort über die Erforschung des Jones-Sundes fallen lassen. Vor Allem aber wufste man, dafs von der jüngeren Mannschaft des Erebus und Terror die hochgehendsten Entwürfe gehegt wurden. Fitzjames war durch alle Gegenvorstellungen des greisen Barrow nicht zu bewegen gewesen, von seinen lebhaften Wünschen für den Weg durch den Wellington-Canal abzustehen *). Mit kühner Zuversicht suchte er die

*) Privat-Memorandum von Barrow vom 8. Juni 1847 in den *Parliamentary Papers* 1847—48, p. 71: „*Captain Fitzjames was much inclined*

Digitized by Google

Durchfahrt im Norden der Parry-Inseln und war der Erreichung seines Zieles so gewifs, dafs seine Gedanken schon weit über die Behrings-Strafse hinausschweiften. In jugendlicher Begeisterung verheifst er eine arktische Reise um die Welt. Von Petropaulowski aus wollte er nach Sibirien gehen, in Ochotsk, Zamontsk, Tomsk und Tobolsk magnetische Beobachtungen anstellen und so über St. Petersburg nach England zurückkehren. *) Es läfst sich denken, dafs manche seiner Gefährten ihm das Wort gegeben hatten, sich diesem kühnen und imposanten Vorhaben anzuschliefsen.

Vorbereitungen zur Rettungs-Expedition nach dem arktischen Amerika im Jahre 1848.

Bei den Berathungen über die Expeditionen zur Rettung der Vermifsten wurde indefs vorläufig von diesen weitaussehenden Entwürfen noch um so mehr abgesehen, da aus dem oben erwähnten Tagebuche von Fitzjames hervorging, dafs Franklin den Ansichten über ein offenes Polarmeer im hohen Norden keinen Glauben schenkte und dafs er die Durchfahrt in der durch seine Instruction vor Allem empfohlenen südwestlichen Richtung vom Cap Walker ab zu gewinnen gehofft hatte. Parry, Richardson und James Ross trafen in der Vermuthung zusammen, dafs Franklin jenseits des Cap Walker irgendwo aufgehalten oder mit seinen Fahrzeugen eingefroren sein werde. Diese Ansicht machte sich vor der Hand fast ausschliefslich geltend; denn es liefs sich nicht wohl leugnen, dafs anderweite gelegentliche Aussprüche von Franklin und seinen Begleitern nicht zu festen und sichern Haltpunkten ausliefen. Manches, was darüber erzählt wurde und bis auf den heutigen Tag erzählt wird, scheint kaum anders als durch

---

upon trying for the passage to the northward of Parry's Islands and he would no doubt endeavour to persuade Sir John Franklin to pursue the course mentioned, if they failed to the southward.

*) Diese sehr bemerkenswerthen und interessanten Aeufserungen werden mitgetheilt in den *Parl. Papers* a. a. O. p. 77.

Digitized by Google

Mifsverständnifs und willkürliche Deutung erklärlich. Eines war mit dem andern in unverkennbarem Widerspruch. Die Ungewifsheit und die Schwankungen schienen nur zu wachsen, je schärfer die Einzelheiten solcher Aeufserungen in Betracht gezogen wurden. In dieser Weise gestaltete sich gegen die Mitte des Jahres der Entschlufs, auf alle Fälle die im Voraus erforderlichen Mafsregeln zu Nachforschungen in den nordamerikanischen Küstengebieten anzuordnen, welche man mit gröfster Wahrscheinlichkeit als nächste Zuflucht der Vermissten ansehen zu müssen glaubte. Die Aussendung der eigentlichen Rettungs-Expeditionen wurde dagegen auf das Jahr 1848 hinausgeschoben. Noch hielt sich die Hoffnung auf eine baldige glückliche Rückkehr der Reisenden immerfort rege und lebendig.

Bei der Wahl des Mannes zur Anführung einer für den schlimmsten Fall fertig zu haltenden Nachsuchungs-Expedition im arktischen Amerika konnte man keinen Augenblick zweifelhaft sein, seitdem sich John Richardson zur Uebernahme bereit erklärt hatte. Er war mit Franklin nahe befreundet und hatte jene Gegenden einst mit ihm durchwandert; er vereinigte die verhältnifsmäfsig genaueste geographische Kenntnifs mit dem lebendigsten Interesse für die Angelegenheit. Es kam ihm aufserordentlich zu statten, dafs er mit sicherem Blick schon längst sich die Schwierigkeiten des Unternehmens gegenwärtig gehalten und auf alle sich darbietenden Mittel Bedacht genommen hatte, um möglichst erfolgreiche Vorbereitungen anzubahnen.

Zunächst war es hierbei von Wichtigkeit, die Theilnahme der Hudsons-Bai-Compagnie zu gewinnen; und dieſs gelang wie man es nicht besser wünschen konnte *). Das Directorium dieser Handelsgesellschaft zeigte die gröfste Bereitwilligkeit, jede Unterstützung nach Kräften zu gewähren. Dabei war es noch ein besonders günstiger Umstand, dafs der Gouverneur Simpson im Frühjahr nach London kam und im persönlichen Verkehr mit Richardson über die zu ergreifenden Vorkehrungen Auskunft geben konnte.

*) Die Correspondenz über diese Angelegenheit s. *Parliam. Papers* a. a. O. p. 56—76. — Daneben ist zu vergleichen Richardson: *Arctic searching Expedition.* Vol. I. Cap. 1.

Digitized by Google

Manche Weitläuftigkeiten und einzelne bedenkliche Punkte, die anderweit gar leicht zu Mifsverständnissen Anlafs gegeben hätten, erledigten sich durch offene und freie Besprechung beider Männer.

Es ergab sich, dafs bei der Verproviantirung der Mannschaft und bei der Beschaffung von Vorräthen aller Art, welche für die Vermissten an verschiedenen Stellen in jenen öden Küstenlandschaften niedergelegt werden sollten, auf die Hudsons-Bai-Compagnie nicht zu rechnen war. Verschiedene Uebelstände, unter welchen das letztjährige Fehlschlagen der Büffeljagden am Saskatchawan vorzugsweise erwähnt wird, hatten einen drückenden Mangel und sehr fühlbare Verlegenheiten entstehen lassen. Dieser Zweig der Ausrüstung mufste daher ausschliefslich in England bestritten werden.

Ein anderer Gegenstand der Verabredungen betraf die Art und Weise, mit diesen Vorräthen und mit den zur Küstenfahrt erforderlichen Böten an den untern Lauf des Mackenzieflusses zu gelangen; denn dieser mufste erreicht werden, ehe man die Auskundschaftung der arktischen Küstenlandschaft des amerikanischen Continents und das Durchsuchen der ihm vorgelagerten Inseln beginnen konnte, welche den Vermissten, wenn sie bei der Durchfahrt des Archipelagus verunglückt waren, die nächste natürliche Zuflucht boten. Zum Mackenzieflufs führen zwei ziemlich verwickelte Wasserstrafsen, die — trotz der Einförmigkeit, welche die Oberflächenbildung jener Gegend an sich trägt — dennoch beide ihre eigenthümlichen Hemmungen haben und durch „Portagen", Wasserfälle und Stromschnellen unterbrochen werden. Die ältere dieser Wasserstrafsen geht über Montreal und die Canadischen Seen, dann weiter über eine Anzahl von Flüssen und Seen, nordwestlich zum Athabaska, einem Nebenflusse des Mackenzieflusses, — aber mit so vielen Umwegen und Krümmungen, dafs die zurückzulegende Strecke von Montreal bis zum Eismeer sich auf 4400 engl. Meilen berechnet. Die zweite ungleich kürzere Strafse ist erst in späterer Zeit durch die Hudsons-Bai-Gesellschaft ausfindig gemacht; sie läuft von England aus durch die Hudsons-Bai nach York Factory, von dort über Norway-House sogleich zum Winipeg-See, hat jedoch bei manchen Vorzügen den Nachtheil, dafs sie, da die Hudsons-Bai den gröfsten Theil des Jahres durch Eis versperrt wird, von Europa aus nur bei Sommerszeiten benutzbar ist.

Digitized by Google

Unter diesen Umständen wurde in Folge der von Richardson und Simpson gestellten Anträge die Auskunft ergriffen, für alle Fälle schon im Sommer 1847 die Böte mit den Mannschaften und Vorräthen auf dem letzteren Wege vorauszuschicken, und sie durch einen Beamten der Hudsons-Bai-Compagnie zum Mackenzie geleiten zu lassen. Richardson konnte, auch wenn er erst im folgenden Frühjahr aus England abreiste, mit Hülfe der vielfachen Communicationsmittel, welche die Benutzung der älteren Strafse wesentlich erleichterten, — besonders da er nicht durch den Transport von Böten und grofsem Ballast gehemmt war, — Ende Juli die vorausgeschickte Mannschaft am Mackenzie einholen und mit ihr die Lösung seiner Aufgabe im Sommer 1848 unternehmen. Nichts war erwünschter als diese Möglichkeit, auch im Laufe des Winters der Rückkehr Franklins oder anderer bestimmter Nachrichten über ihn zu harren. Denn nun blieb ihm bei dem Eintreten der ungünstigen Wendung der letzten Aussichten für Franklin noch Gelegenheit, an den ferneren Berathungen der Admiralität Theil zu nehmen. Aufserdem konnte sein fortgesetztes Verkehren mit den Führern der übrigen Rettungs-Expeditionen, welche demnächst zur See abgehen sollten, dem Gesammt-Unternehmen nur förderlich sein. Es war von aufserordentlicher Wichtigkeit, dafs über die Unterstützung, welche die verschiedenen Expeditionen einander darzubieten hatten, klare und bestimmte Verabredungen getroffen wurden. Diefs hatte bei der Ungewifsheit der Vermuthungen und in Folge der Unbekanntschaft mit manchen Theilen des zu durchforschenden Gebiets erhebliche Schwierigkeiten.

Eine der nächsten Sorgen Richardsons war nun darauf gerichtet, die Lebensmittel für seine Expedition herbeizuschaffen und zuzubereiten. Diese Angelegenheit war um so wichtiger, da sie nicht blos seine Mannschaft, sondern ganz besonders die Verpflegung der Vermifsten betraf, für welche an einer Reihe von Plätzen Vorräthe eingegraben werden sollten. Dazu fand er vor allen andern jenes wichtige, bei den nordamerikanischen Eingeborenen heimische Nahrungsmittel des Pemmican *) geeignet, welches bei dem

*) Das Wort „Pemmican" ist von den nordamerikanischen Indianern entlehnt; wir behalten es bei, da der Ausdruck „Prefsfleisch", durch wel-

Digitized by Google

verhältnifsmäfsig geringsten Umfange und Gewicht den reichlichsten und gesundesten Nahrungsstoff enthält.

Indem Richardson sich jetzt zur Fabrikation des Pemmican in einem bisher nicht gekannten Maafse anschickte, ergab sich, dafs das von dem Flottenlieferanten angebotene Ochsenfleisch den gestellten Ansprüchen nicht genügte. Die Einkäufe mufsten daher auf dem Markte zu London gemacht werden, und hier bewirkte der grofse Umfang des Bedarfs einen augenblicklichen Aufschlag der Fleischpreise. Bei der weiteren Zubereitung wurde ein zweckmäfsigeres, von der amerikanischen Methode mehrfach abweichendes Verfahren eingeschlagen. Die grofse Malzdarre zu Clarence Yard wurde tagelang ausschliefslich zum Ausdörren des eingekauften Fleisches verwendet. Nachdem die Feuchtigkeit verdampft oder ausgezogen war, brachte man die trockenen Stücke in eine Mühle, um sie in „Mehl" verwandeln zu lassen. Bei der weiteren Bereitung wurden aufser dem geschmolzenen Speck auch noch Zante-Korinthen von bester Beschaffenheit und zerriebener Zucker hinzugefügt, um die Schmackhaftigkeit zu erhöhen. Diese Masse wurde zu je 85 Pfunden in 198 zinnerne Gefäfse eingestampft, durch einen Ueberguls von Schmalz gegen Verderbnifs gesichert und zuletzt hermetisch verschlossen *).

Ein zweiter wesentlicher Punkt, der reifliche Erwägung erheischte, war die Herstellung der vier tragbaren Boote, mit wel-

---

chen man es zu ersetzen versucht hat, nicht recht ausreicht und auf jeden Fall noch nicht eingebürgert ist. Ueber die Bereitung bemerken wir Folgendes: Den Hauptbestandtheil des Pemmican liefern die besten Stücke des sogenannten dicken Ochsenfleisches, welches in dünne Streifen zerschnitten, von Fett und Sehnen gereinigt und ausgetrocknet wird, bis es förmlich zerrieben werden kann. Die nordamerikanischen Eingeborenen hängen jene Fleischstreifen in den Rauch, um zugleich die Fliegen, bekanntlich eine grofse Plage des Landes, abzuwehren. Wenn das Fleisch trocken geworden ist, zerreiben sie es zwischen zwei Steinen über einer Bisamstierhaut, vermischen das auf diese Weise erzielte „Fleischpulver" mit einem gleichen Gewichtsquantum von Talg oder Schmalz und schlagen zuletzt das Ganze in Quantitäten von 85 bis 90 Pfd. in solche Stierhäute ein. Die Pemmican-Packete haben daher den technischen Namen *Taureaux* erhalten.

*) Die Kosten dieser Zubereitung beliefen sich auf 1396 Pfd. Sterl. 11 Sh. 11 Pence (9310 Thlr. 20 Sgr.). Es wurden nämlich gebraucht:

Digitized by Google

chen die Küstenfahrt unternommen werden sollte. Die Aufgabe war, sie mit einem möglichst geringen Gewicht und doch mit der erforderlichen Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit auszustatten. Daran reiheten sich Berathungen über die Wahl der Mannschaft, und hierbei zeigte sich, wie wesentlich es sei, sowohl über die Bestandtheile, aus welchen sie am zweckmäfsigsten zusammenzusetzen war, als auch über die aus dem Personal der Hudsons-Bai-Compagnie zu erwartende Ergänzung sich zu verständigen. Nachdem Alles mit der gröfsten Sorgfalt überlegt war, kam Richardson zu dem Entschlufs, 5 Seeleute und 15 Schanzarbeiter auszuwählen. Die Zahl der ersteren wurde so beschränkt gehalten, weil sich aus früheren Erfahrungen nachweisen liefs, dafs Seemänner für Fufswanderungen, zumal mit Gepäck, nicht anwendbar sind, während gerade die Schanzarbeiter sich bei Beschwerden dieser Art wiederholt als vorzugsweise tüchtig und umsichtsvoll bewährt hatten. Unter ihrer Anzahl befanden sich 6 Tischler oder Zimmerleute und 4 Schmiedearbeiter, indem man darauf bedacht sein mufste, bei etwaigen Reparaturen der Fahrzeuge und bei dem Aufschlagen der Hütten zum Winteraufenthalt Aushülfe zu haben.

35651	Pfd.	Ochsenfleisch, à 6¾ *d.*,	979	£.	10	*s.*	1	*d.*	od. 6530 Thlr.	— Sgr. 10 Pf.
7549	-	Speck, à Ctnr. 88 *s.*,	296	-	11	-	4	-	od. 1977 -	3 - 4 -
1008	-	Korinthen, à C. 84 *s.*,	37	-	16	-	—	-	od. 252 -	— - — -
280	-	Zucker, à C. 31 *s.* 2 *d.*,	3	-	17	-	11	-	od. 25 -	29 - 2 -
Eichenholz zum Dörren			47	-	5	-	—	-	od. 315 -	— - — -
Arbeitslohn			59	-	8	-	8	-	od. 396 -	6 - 8 -
Ofengeld und Fuhrlohn			8	-	1	-	—	-	od. 53 -	20 - — -
			1432	£.	10	*s.*	—	*d.*	od. 9550 Thlr.	— Sgr. — Pf.
Aus dem Wiederverkauf des unbrauchbaren Abfalls v. Fleisch wurde gelöst			35	-	18	-	1	-	od. 239 -	10 - 10 -
Die Gesammtausgabe belief sich daher auf			1396	£.	11	*s.*	11	*d.*	od. 9310 Thlr.	19 Sgr. 2 Pf.

Die Masse des gewonnenen Pemmican wog 17,424 Pfd. (das Gewicht des Fleisches ergab, nachdem es gedörrt war, nur etwa 8000 Pfd., war mithin vierfach verringert) und das Pfund kostete demnach 1 Sh. 7¼ Pence (18 Sgr.). Zu der weiteren Ausstattung dieser Expedition gehörten 8 Centner Mehl, 88 Pfund Thee, 2 Centner Chocolate, 4½ Centner Speck und Schinken, 6 Centner Schiffszwieback. Aufserdem war sie mit Kleidungsstücken, Schiefsgewehren und Schiefsbedarf u. s. w. reichlich versehen.

Digitized by Google

Diese sämmtlichen Zurüstungen und alle zur rechtzeitigen Abfahrt erforderlichen Vorbereitungen wurden so vortrefflich geleitet und mit einem so belebenden Wetteifer angegriffen, dafs selbst die so kurz bemessene Frist von einigen Wochen zuletzt noch beinahe zu lang erschien. Am 15. Juni 1847 liefen zwei Schiffe der Hudsons-Bai-Compagnie mit der Mannschaft dieser vorläufigen Expedition, mit den Böten und Vorräthen in See. Gouverneur Simpson war schon vorher nach Rupert's-Land zurückgekehrt, um an Ort und Stelle einen der Wasserstrafsen kundigen Führer, nebst der weiter erforderlichen Hülfsmannschaft anzuwerben.

Allein wie glücklich auch Alles sich bis jetzt anliefs, so war doch bei dem weiteren Gange dieser Unternehmung mannichfaches Mifsgeschick eingetreten. Der Eisgang in der Hudsons-Bai hatte sich in jenem Jahre ungewöhnlich verspätet. Die Fahrzeuge vermochten nur unter allerlei Hemmungen und Verzögerungen ihren nächsten Bestimmungsort York Factory zu erreichen. Simpson begegnete bei seinen Versuchen, die verabredete Hülfsmannschaft zusammen zu bringen, unverhofften Schwierigkeiten. Während in England die gesammte Bevölkerung von Einem erhebenden Gemeingefühl ergriffen war und von allen Seiten zahlreiche Anerbietungen zu Diensten einliefen, zeigten sich die Bewohner des Territoriums der Hudsons-Bai-Compagnie der Theilnahme an dieser Expedition auf's äufserste abgeneigt; selbst öffentliche Bekanntmachungen, durch welche ein unverhältnifsmäfsig hoher Lohn zugesichert wurde, blieben fast ohne Erfolg. Alle fürchteten die Beschwerden des Reisens und Aufenthalts in den öden Küstenlandschaften des amerikanischen Nordens. Dazu kam noch, dafs die Wasserstrafse dorthin in diesem Jahre nicht so leicht als sonst zurückzulegen war. In Folge des trockenen Sommers hatten die Flüsse einen so niedrigen Wasserstand, dafs sich die Nothwendigkeit ergab, einen Theil der aus England herbeigebrachten Vorräthe zurückzulassen, obgleich sich voraussehen liefs, dafs sogar ein Theil des Pemmican, welcher für die Gefährten Franklins bestimmt war, in Folge des vorherrschenden Mangels an Lebensmitteln zum Unterhalt dieser Mannschaft mit verwendet werden mufste.

Digitized by Google

Das System der Rettungs-Expeditionen von 1848.

Die ersten Nachrichten dieser Uebelstände liefen im Herbst 1847 nach und nach in England ein, während über die vermifste Expedition jede sichere Kunde ausblieb. Als dann endlich auch die letzten Walfischfahrer aus der Davis-Strafse zurückgekehrt waren, ohne die geringste Spur gefunden zu haben; — als auch von den Sandwich-Inseln die Botschaft einlief, dafs man dort immer noch vergebens harre; — als Rae bei der Rückkehr von seiner letzten Entdeckungsreise (1846—47) aus dem Golf von Boothia und von der Halbinsel Melville mit der Nachricht zurückkehrte, dafs ihm selbst nirgends ein Anzeichen von Franklin oder seinen Gefährten begegnet sei und dafs auch die weitwandernden Eskimos, bei welchen er gelegentlich nachgeforscht, sich mit der gröfsten Bestimmtheit aufser Stand erklärt hätten, irgend eine Auskunft geben zu können: da wurde das Verlangen nach bestimmteren Anordnungen und nach entschiedeneren Mafsregeln zur Hülfe und Rettung der Vermifsten allgemein. Selbst diejenigen, welche bisher immer noch sich von den besten Hoffnungen beseelt gezeigt und den Verzagenden Muth eingesprochen hatten, urtheilten nun, dafs es an der Zeit sei, Nachsuchungs-Expeditionen in's Werk zu setzen.

Hiermit beginnt jene lange Reihe von grofsartigen Unternehmungen, die als ein unvergefsliches Ehrendenkmal der britischen Vaterlandsliebe, Humanität, Thatkraft und Umsicht bis in die fernste Zukunft leuchten werden, deren Geschichte als ein glänzendes und belebendes Beispiel muthvoller Aufopferung zu allen Zeiten das lebendigste Interesse und selbst Bewunderung erwecken mufs. Nicht ohne die tiefste Anerkennung wird man sich die sichere Planmäfsigkeit, die eigenthümliche Klarheit der Entwürfe vergegenwärtigen; sie machen den Eindruck eines grofsartigen Baues, der in allen seinen Gliedern die feste und entschiedene Hand eines überlegenen Meisters bekundet. Aber noch höher steigert und belebt sich unsere Theilnahme, indem wir den Blick auf die Ausführung richten: wie da nirgends kleinliches Zagen und Zweifeln aufkommt, sondern überall das Bewufstsein der Pflicht herrlich und siegreich

Digitized by Google

zur That wird; wie da alle engherzige Bedenklichkeiten unter dem edlen Wetteifer der verschiedenen Stände und Klassen verschwinden; wie von allen Seiten Seefahrer jedes Ranges ihre Dienste anbieten und die erforderten Mittel freigebig dargereicht werden.

Das System dieser Aufsuchungen zerfällt naturgemäfs in drei Hauptgesichtspunkte:

Es kam zuerst darauf an, den Vermissten auf den Wegen, welche sie genommen haben mufsten, nachzugehen; — dann erschien es nothwendig, sie an dem ersten Zielpunkte ihrer Reise, an der Behrings-Strafse, zu erwarten und ihnen von dort aus entgegenzugehen; — endlich war es, so lange jede Auskunft fehlte, von äufserster Wichtigkeit, die Gegenden, welche den Vermissten, nachdem ihre Fahrzeuge entweder verunglückt oder rettungslos eingefroren waren, zur nächsten Zuflucht dienen mufsten, nicht blos zu durchforschen, sondern auch zu ihrer Aufnahme und Versorgung möglichst auszustatten. Diefs liefs sich dadurch erreichen, dafs an verschiedenen geeigneten Plätzen Lebensmittel eingegraben und mit den wilden Völkerschaften, welche sie bewohnten, freundschaftliche Verbindungen angeknüpft und unterhalten wurden.

Der für das Jahr 1848 entworfene Aufsuchungsplan vereinigte alle diese Seiten; er war mit grofser Ueberlegung im Ganzen angelegt und mit nicht geringerer Sorgfalt und Umsicht im Einzelnen entworfen *).

Capt. James Ross wurde mit dem Befehl zweier Schiffe „Entreprise“ und „Investigator“ den Vermissten gleichsam nachgesandt; er sollte die Barrow-Strafse bis zum Cap Walker durchsuchen, nach der Melville-Insel und zum Banks-Land vordringen und von dort Streifpartien über Wollaston- und Victoria-Land nach dem Mackenzie hinsenden.

John Richardson, der treue Gefährte und Freund Franklins, hatte es, wie wir sahen, schon früher übernommen, die amerikanische Nordküste vom Mackenzie ab ostwärts hin nach den

*) Man vergleiche die theilweise sehr anziehenden und lehrreichen Verhandlungen, Vorschläge, Gutachten, Instructionen u. s. w. in den *Parliamentary Papers* 1847—48. Vol. XLI.

Digitized by Google

Vermissten auszukundschaften und bereits die erforderlichen Vorbereitungen in Bewegung gesetzt.

Commodore Moore wurde mit dem Proviantschiff „Plover" nach der Behrings-Strafse abgesandt; er sollte mit dem Inspectionsschiff „Herald", welches seit dem Jahre 1846 mit Aufnahme und Vermessungen der Westküste von Central-Amerika beschäftigt gewesen war, zusammenstofsen und von ihm nach dem Kotzebue-Sund begleitet werden. Von dort sollte dann eine Boot-Expedition längs der amerikanischen Küste zum Mackenzie abgesandt werden, um mit den Begleitern Richardsons einerseits und mit den von James Ross von der Barrow-Strafse oder dem Melville-Sund andererseits ausgeschickten Streifpartien zusammenzutreffen.

Wer sich in die Anschauungen zurückversetzt, auf welche dieser Gesammtplan gegründet war, der wird die Zuversicht auf den Erfolg weder mifsbilligen noch auffallend finden. Fast alle Blicke waren damals noch auf den ersten, mit grofser Bedeutung vor allen andern empfohlenen Weg zur Durchfahrt in südwestlicher Richtung des Cap Walker gerichtet. Die arktischen Gewährsmänner waren fast ohne Ausnahme der Ansicht, dafs Franklin bei dem Versuche, vom Cap Walker zur Behrings-Strafse zu gelangen, entweder eingefroren sei oder Schaden genommen habe; man war nur in Zweifel, auf welchem Punkte dieses Weges er von dem einen oder anderen Unfalle betroffen sein möchte.

Durch die Ausführung der drei Expeditionen — an deren Gelingen die unaufhörlichen und immer wieder trügerischen Hoffnungen und Berechnungen der Menschen kaum Zweifel hegten — war bis Ende 1848 oder spätestens bis zum folgenden Frühjahr die Erkundung fast der ganzen Nordküste von Amerika — mit alleiniger Ausnahme der Hudsons-Bai-Landschaften, die einer solchen Nachforschung nicht bedurften —, ferner des Wollaston-Landes, der Barrow-Strafse, des Melville-Sundes und der südlichen Theile jenes Archipelagus gesichert, von dessen geographischer und physischer Beschaffenheit das ganze Gelingen der Durchfahrt abzuhängen schien. Wir werden jetzt zunächst zu erzählen haben, wie alle diese Unternehmungen fehlschlugen und erfolglos blieben. Weiter unten wird sich ergeben, dafs auch die so sicher gehegten Voraussetzungen ganz verfehlt waren.

Digitized by Google

Die Rettungs-Expedition nach dem arktischen Nord-Amerika vom Jahre 1848.

Schon seit der Mitte des Jahres 1847, während man noch immer einer besseren und glücklicheren Wendung dieser Angelegenheit harrte, hatten sich Männer aus allen Ständen bei Richardson zur Theilnahme an der ihm übertragenen Rettungs-Expedition gemeldet, — besonders Mitglieder des geistlichen und des Richterstandes, Landedelleute, und Naturforscher aus anderen Ländern, — alle unverkennbar von den edelsten Gesinnungen und von herzlicher Bereitwilligkeit erfüllt, sich den erforderlichen Mühen und Anstrengungen zu unterziehen. Da er jedoch entschlossen war, nur einen Begleiter mit sich zu nehmen, war diesmal seine Wahl leicht und unbedenklich, denn unter jenen Bewerbern erschien ein Mann, der alle nur wünschenswerthen Eigenschaften in seltenem Maafse vereinigte, der seine Tüchtigkeit für derartige Unternehmungen nicht nur auf's Glänzendste erprobt hatte, sondern auch mit dem Charakter der arktischen Landschaften Nordamerika's, mit den dort vorhandenen Mitteln zum Unterhalt auf Reisen aus eigener Erfahrung genau bekannt geworden war. John Rae, Handelsaufseher der Hudsons-Bai-Compagnie, war so eben von seiner verdienstvollen und erfolgreichen Entdeckungsreise nach den nordöstlichen Küstenstrichen des amerikanischen Continents zurückgekehrt. Die allgemeine Bewegung für die Vermissten ergriff ihn mit hinreifsender Gewalt; sie liefs das Verlangen nach Erholung von den ausgestandenen Mühseligkeiten und Entbehrungen nicht aufkommen. Entschlossenen Sinnes war er sogleich bereit, für dieses Unternehmen zur Erkundung der Franklin'schen Mannschaft, nach welcher er beiläufig bereits vergebens geforscht, seine Kraft einzusetzen. Ihn wählte Richardson zu seinem Begleiter.

Mit dem Anfange des Frühlings, am 25. März 1848, traten Richardson und Rae in einem von Liverpool nach New-York abgehenden Post-Dampfschiffe die Reise nach dem Mackenzieflusse an. Bei ihrer Ankunft in den Vereinigten Staaten liefsen ihnen sowohl Behörden als Privaten alle nur mögliche Begünstigung angedeihen, um ihre Weiterbeförderung zu erleichtern und zu be-

Digitized by Google

schleunigen. Gleichzeitig hatte Gouverneur Simpson, der die Reisenden in Montreal empfing, Alles aufgeboten, um auf der langen und verwickelten Fahrtstrecke der Canadischen Seen und Ströme die zweckmäfsigsten Vorkehrungen zu treffen und die nöthige Mannschaft zu stellen. Daher ging anfangs Alles von Statten, wie man es nur wünschen mochte. Mit Benutzung der Eisenbahnen, Dampfschiffe und anderer Fahrzeuge, die an allen Orten, wo es erforderlich war, bereit standen, kamen sie über den Ontario-, Erie- und Huron-See schon am 29. April Abends nach dem Oberen See. Hier sahen sie zum ersten Male ihren Weg unterbrochen. Die Wasserfläche des Oberen Sees, welche drei Tage vorher eine Fahrstrafse für Böte eröffnet hatte, war jetzt durch Treibeis plötzlich wieder verschlossen. Glücklicherweise dauerte es nur einige Tage, bis die harrende Mannschaft einen glücklichen Moment zum Vordringen erhaschte. Dann gelang es, auch die mannichfaltigen Schwierigkeiten und Hindernisse, welchen sie weiter begegneten, durch eine Reihe geschickter Combinationen ohne erhebliche Verzögerung zu besiegen, und am 13. Juni — nachdem sie seit der Abreise von New-York in 64 Tagen eine Weglinie von 2850 englischen Meilen zurückgelegt — Cumberland House zu erreichen.

An diesem Orte hatte die Transport-Expedition, welche um die Mitte des vorhergehenden Jahres über York-Factory vorausgeschickt war, durch das eintretende Frostwetter sich genöthigt gesehen, ihren Winteraufenthalt zu nehmen. Diese Mannschaft war durch einen Führer und durch 16 in Diensten der Hudsons-Bai-Gesellschaft stehende Transportmänner (sogenannte „*Voyageurs*“) ansehnlich verstärkt. Aufserdem befanden sich drei Frauen und zwei Kinder zur Besorgung weiblicher Handarbeiten und Geschäfte in ihrer Mitte; so dafs ihre Gesammtzahl — mit Hinzunahme der früher erwähnten 20 Männer aus England — auf 42 Personen angewachsen war. Der Transport, den sie mit sich führten, war nach Mafsgabe der vom Gouverneur Simpson getroffenen Anordnung, neben den vier aus England eingeführten Böten, noch durch ein fünftes von der Hudsons-Bai-Gesellschaft beigegebenes Fahrzeug vermehrt. Der Handels-Aufseher Bell, dem der schwierige Auftrag zur Führung dieses Zuges ertheilt war, hatte sich mit

Digitized by Google

demselben, trotz des unfreundlichen Wetters, schon gegen Ende des Monats Mai wieder in Bewegung gesetzt; er wurde von Richardson und Rae am 28. Juni bei der Tragstelle (Portage) am Methy-See eingeholt, wo die Reisenden wieder von einer unerwarteten und höchst lästigen Hemmung betroffen wurden. Die vierzig von der Gesellschaft für diese Portage unterhaltenen Pferde waren an einer Seuche gefallen und der ganze District von allem Zugvieh entblöfst. Das ganze sehr beträchtliche Gepäck und die Böte mufsten nach einer Entfernung von mehr als zehn englischen Meilen auf den Schultern der Männer getragen werden. Von dort setzte Richardson in Begleitung der ganzen Expedition seine Reise zunächst auf dem mächtigen Athabaska-Strome fort. Nachdem dann weiter am 15. Juli die Portage *des Noyés* erreicht war, trennte er sich von dem Bagage-Personal. Bell übernahm es, dasselbe nach dem Grofsen Bären-See zu führen, und dort für die Aufnahme der Rettungs-Expedition bei ihrer Rückkehr von dem Eismeer, ein Winterhaus aufzuschlagen und die zu ihrer Aufnahme erforderlichen Vorbereitungen zu besorgen.

Richardson erreichte mit der auserlesenen Mannschaft der Rettungs-Expedition an dem letzten Tage des Monats Juli das Delta des Mackenzieflusses. Der getroffenen Verabredung gemäfs liefs er bei Point Separation Pemmican-Vorräthe und dazu eine Flasche, in welcher Nachrichten über seine Reise und über die weiteren Pläne niedergelegt waren, unter der Erde vergraben. Die Stelle wurde nach Vorschrift der Instruction durch ausgestellte Signalstangen bezeichnet und zugleich den etwa vorüberstreifenden Schaaren der Eingeborenen dadurch unbemerkbar gemacht, dafs man über derselben ein Feuer anzündete und den Aschenhaufen liegen liefs.

Dergestalt war bereits der 4. August herbeigekommen, als Richardson auf dem östlichen Ausflufsarme des Mackenzie gegen die Mündung des Kupferminenflusses hin in das Eismeer hinaussegelte. Dennoch schien anfangs Alles einen glücklichen Fortgang des Unternehmens zu versprechen. Bis zum Cap Bathurst (10. August) war das Meer noch ziemlich eisfrei, und man traf auf keine besonderen Schwierigkeiten, hier die genauesten Nachforschungen anzustellen und mit den Eskimo, welche sich theils an ver-

Digitized by Google

schiedenen Punkten der Küste, theils bei den naheliegenden Inseln zum Betriebe des Fischfanges eingefunden hatten, den vielfachsten Verkehr anzuknüpfen. Allein wie erfolgreich die Mannschaft auch bemüht war, durch angemessene Schilderungen des Zwecks ihrer Reise die Theilnahme dieser Wilden zu erregen, wie eifrig sie auch nach Spuren oder Nachrichten von Franklin und seinen Begleitern forschte, so ergab sich doch nirgends das entfernteste Anzeichen der Vermissten. Die Eskimo versicherten wie aus einem Munde, dafs sie keine weifsen Menschen gesehen und zumal von grofsen Schiffen an diesen Küsten nie etwas gehört hätten.

Vom Cap Bathurst ab war die Weiterfahrt bald aufserordentlichen Hemmungen unterworfen. Schon vor der Mitte des Monats August hatten die Schiffe mit wildem Treibeis zu kämpfen. Vom Cap Parry an fand man keinen Eskimo mehr; selbst die aus früheren Jahren vorhandenen Spuren von Lagerstätten und Streifzügen verloren sich nach und nach ganz. Je weiter die Reisenden kamen, desto drohender wurden die Eismassen vorherrschend. Bald mufste die Schifffahrt ganz aufgegeben werden. In der Dolphin- und Union-Strafse, welche Wollastonland von dem amerikanischen Continent trennt, trieben dichtgedrängte Packeisblöcke mit so furchtbarer Gewalt, dafs man an eine Ueberfahrt dorthin nicht denken konnte. Dieser Anblick ergriff um so schmerzlicher, da er so ganz gegen alle Erwartung war und mit ihm fast jede Aussicht auf das Gelingen des erstrebten Erfolges sich verdüsterte. Nichts glich der Niedergeschlagenheit, mit welcher die Ansicht der jenseits dieses tobenden Meeresarmes sich erhebenden unwirthlichen Inselgestade erfüllte. Wäre die vermisste Schaar dort gewesen — und diefs lag dem Kreise der gehegten Vermuthungen keineswegs sehr fern — sie hätte Angesichts des Küstengebiets, welches den Ausweg der Rettung ihrem Auge gleichsam winkend entgegenhielt, ihrem Elende dennoch nicht entrinnen können. Dafs die hier vorüberjagenden Eismassen aus dem höheren Norden herabflutheten, dafs sie in jener Gegend, wo Franklin mit seinen Gefährten verweilen mochte, das Meer schiffbar machten und die Rückkehr ermöglichten, — diese und ähnliche Muthmafsungen vermochten nicht unter den unaufhörlichen Kämpfen mit den gröfsten Mühseligkeiten die gesunkene Stimmung der Mannschaft zu erheben.

Digitized by Google

Die Böte und Vorräthe mufsten längs der rauhen, wilden Küste, die oft durch unsägliche Anstrengungen erst mit der Axt wegsam gemacht wurde, fortgetragen werden; es kam vor, dafs unter dreistündiger Arbeit kaum 100 Schritt zurückgelegt wurden. Unter diesen Erfahrungen ergab sich die Unmöglichkeit, alle Böte mitzunehmen; Richardson mufste sich entschliefsen, 12 Meilen vom Cap Krusenstern eines derselben mit seiner ganzen Ladung in einer Felsschlucht zurückzulassen; man suchte sich mit dem Gedanken zu trösten, dafs durch diese Auskunft nicht blos die Schwierigkeit des Transports beträchtlich erleichtert, sondern auch für künftige Besucher dieser Gegend gesorgt sein werde.

Bis dahin hatte die Mannschaft sich noch immer der Hoffnung hingegeben, jenseits des Cap Krusenstern bei der Einmündung des Kupferminenflusses ein offenes Fahrwasser zu finden. Als dann auch diese letzte Aussicht sich trügerisch erwies, als man dort von einer Anhöhe, so weit das Auge reichte, nur eine mit umtreibenden Eisflarden angefüllte, tosende See erblickte, während das mit der vorgerückten Jahreszeit eintretende Frostwetter bereits neue Eisbildungen erzeugte: da war keine Wahl mehr gegeben. Die Umkehr zum Fort Confidence konnte nun nicht länger aufgeschoben werden, wenn die Mannschaft nicht den gröfsten Gefahren preisgegeben werden sollte. Düsteres Nebelwetter und Schneegestöber, welche an den beiden ersten Tagen des September unter dem Brausen des Nordwindes die Atmosphäre verfinsterten, gaben den Ausschlag. Richardson liefs einen dreizehntägigen Mundvorrath, mit Kochgeräthschaften, Betten, Schneeschuhen, aufserdem den Instrumenten-Apparat, die Bücher u. s. w. in eine erforderliche Anzahl tragbarer Bündel zu je 60 bis 70 Pfund zusammenpacken und diese durch das Loos unter der Mannschaft vertheilen. Sechs Gefäfse mit Pemmican und die Pulvervorräthe eines Boots wurden unter einem Kalksteinfelsen eingegraben. Die Zelte wurden mit einigem Kochgeschirr und anderen Geräthschaften — man rechnete darauf, dafs sie den etwa hierher streifenden Eskimo zu Gute kommen sollten — in der Nähe der beiden Boote zurückgelassen, welche nun, nachdem sie mit grofsem Kraftaufwande bis hierher getragen waren, ebenfalls zurückbleiben und den zerstörenden Elementen preisgegeben werden mufsten.

Digitized by Google

Sobald diese Vorbereitungen getroffen waren, setzten sich die 18 Männer (es war am Sonntag den 3. Septbr.) nach einem gemeinsamen ergreifenden Gebete in Bewegung, um der Richtung nach Fort Confidence zu folgen. Der Weg wurde der meistentheils sehr angegriffenen Mannschaft äufserst beschwerlich. Die Reisenden waren anfangs darauf angewiesen, Treibholz zum Kochen ihrer Abendmahlzeit zu sammeln und ihr Nachtlager unter den Basaltfelsen jenes Landstrichs zu suchen. Es brachte kaum eine Erleichterung, dafs sie dann Eskimo-Ansiedlungen trafen. Desto glücklicher fühlten sie sich, als sie bei ihrer Ankunft im Fort, am 15. Septbr., sich durch ein Winterquartier überrascht sahen, welches, wie ärmlich es sein mochte, dennoch die gehegten Erwartungen weit übertraf. Hier schrieb Richardson schon am folgenden Tage mit schwerem Herzen seinen Reisebericht, um ihn mit der gleich nachher zurückgehenden Bagage-Mannschaft nach England besorgen zu lassen. *) Am 7. Mai des folgenden Jahres (1849) trat er in Begleitung aller seiner europäischen Gefährten die Rückreise nach England an, die nicht weniger als sechs Monate dauerte. Erst am 6. Novbr. landete er zu Edinburg.

Indem Richardson von seinen mifslungenen Anstrengungen sich nach der Heimath zurückwandte, hatte er seinem Gefährten John Rae die Aufgabe übertragen, **) im Sommer 1849 zur Er-

*) Dieser vom 16. Septbr. 1848 datirte Reisebericht ist abgedruckt in den *Parliamentary Papers* 1849, Vol. XXXII. — Eine mehr ausgearbeitete Erzählung, die er nach seiner Rückkehr in England niederschrieb und ebenfalls an den Sekretär der Admiralität richtete, ist in den *Parliam. Papers* aus dem J. 1850, Vol. XXXV nachgetragen; und eine weitere Quelle bietet die ausführliche Reisebeschreibung unter folg. Titel: *Arctic searching expedition; a journal of a boat-voyage through Rupert's Land and the Arctic Sea in search of the discovery ships under command of Sir John Franklin. By Sir John Richardson.* 2 Bände. London 1851. 8. Dieses Buch enthält vorzugsweise auch eingehende Mittheilungen und Nachrichten über den Charakter, die Oberflächenbildung, physische Beschaffenheit und über die Geographie der arktischen Küstengebiete Amerika's, die Richardson auf seinen Reisen wiederholt zu erkunden Gelegenheit fand.

**) S. Richardson's Bericht darüber, datirt Fort Confidence 5. Mai 1849, in dem angef. Bande der *Parliam. Papers* 1850, p. 5; die von ihm für Rae ertheilte Instruction ebend. p. 7. Diese Instruction ist sogar auf die Erreichung des Banks-Landes berechnet! Aus ihr sieht man, dafs Richard-

Digitized by Google

reichung der Gebiete von Wollaston und Victoria — welche man damals noch als zwei getrennte Inseln ansah — einen neuen Versuch zu unternehmen. Allein obgleich Rae in der besten Zeit des Jahres, am 30. Juli, von dem Kupferminenflusse her bei dem Cap Krusenstern ankam, fand er den Meeresarm dennoch wieder durch Eismassen versperrt. Er verbrachte dort über drei Wochen, indem er mit peinlichen und immer wieder getäuschten Hoffnungen dem Aufgang des Eises entgegenharrte. Von Zeit zu Zeit sah er wohl in dunkler Ferne gröfsere Flächen Wassers über die Eisfelder dahinströmen und setzte dann Alles in Bereitschaft, um den günstigen Augenblick, sobald er sich zeigte, sogleich benutzen zu können. Einmal wagte er sich in den scheinbar geöffneten Meeresarm, und steuerte gegen sieben englische Meilen weit hinaus; allein er traf auf eine in wildem Strudel dahintreibende Packeisströmung, welche das schwache Fahrzeug mit Gewalt zurückwarf. Als endlich am 23. August jede Aussicht auf einen günstigeren Umschlag fehlte, als er von einem Hügel am Meeresufer gegen Wollaston-Land hin nur den Schimmer der sich aufhäufenden weifsen Eismassen sah, von welchen er durch eine meilenbreite Strömung von Treib- und Packeis abgeschnitten war — da wandte er sich trüben Sinnes zur Rückkehr nach dem Kupferminenflusse. Die Böte, welche Richardson im vorigen Jahre zurückliefs, waren von den Eskimo, indem sie das an denselben befindliche Eisen abzureifsen suchten, fast ganz zertrümmert. Dagegen waren die niedergelegten Pemmican-Vorräthe von ihnen nicht entdeckt; selbst die Zelte, welche an einem geschützten Orte gestanden, waren unversehrt geblieben, und die darin niedergelegten Vorräthe von Wachstuch kamen der Mannschaft jetzt sehr zu Statten *). — —

Das Ergebnifs dieser unter unsäglichen Beschwerden ausgeführten Unternehmungen an der Küste des amerikanischen Continents war unleugbar gering, unbefriedigend, ungünstig. Abgesehen davon, dafs man auf's Neue die traurigsten Erfahrungen von der Unwirthlichkeit jener Gegenden und von den Schwierigkeiten des

son noch immer der Ankunft von Streifzügen der Barrow-Strafsen-Expedition unter Capt. James Ross entgegensah.

*) Der offizielle von Rae verfasste Bericht über diese Unternehmungen ist abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1850, Vol. XXXV, p. 45—50.

Digitized by Google

Bereisens derselben gemacht, beschränkte es sich auf die Ermittelung, dafs der Küstenstrich vom Mackenzie- bis zum Kupferminenflusse von den Vermissten nirgends betreten, und dafs zu den streifenden Eskimo, mit welchen man verkehrt hatte, keine Kunde von Franklin und seinen Gefährten gelangt war. Vielmehr hatten die Eskimo in der Gegend des Cap Krusenstern versichert, dafs auch die Eingeborenen von Wollaston-Land, mit welchen sie während des Winters verkehrt, weder weifse Menschen noch Schiffe gesehen hätten. Dennoch erschien es bei der oft bewiesenen Unzuverlässigkeit solcher Aussagen als ein beklagenswerthes Mifsgeschick, dafs diese Expedition sich auf so enge Gränzen beschränkt sah. Immer aber gewährte es einigen Trost, die Theilnahme und das Zutrauen der dortigen Eskimo gewonnen und den Vermissten für den Fall ihres etwaigen späteren Eintreffens durch die an den Vorgebirgen Bathurst, Parry und Krusenstern niedergelegten Vorräthe eine Aushülfe bereitet zu haben.

Vorbereitungen und Pläne für die Expedition nach der Barrow-Strafse im Jahre 1848.

Inzwischen hatten auch die andern beiden Aufsuchungs-Expeditionen, von welchen die eine dem muthmafslich von Franklin eingeschlagenen Wege in der Barrow-Strafse folgen, die andere sich an der Behrings-Strafse zu seinem Empfange bereit halten und eine Boot-Expedition ihm entgegensenden sollte, längst die englischen Küsten verlassen.

Unter diesen nahm die Barrow-Strafsen-Expedition durch die Schwierigkeiten der Aufgabe, welche sie zu lösen hatte, und durch die Unsicherheit der Grundlage, auf welche ihr Plan gestützt war, die allgemeine Sorge und Aufmerksamkeit vorzugsweise in Anspruch. Die Admiralität hatte schon im Laufe des Jahres 1847 alle Mittel erschöpft, um über den Weg, welchen Franklin genommen, zur Klarheit zu kommen. Sie hatte in allen Hafenplätzen, an allen Orten, wo Walfischfänger sich aufhielten, die dringend-

Digitized by Google

sten Nachfragen anstellen lassen, ob vielleicht von irgend Einem die Schiffe jenseit der Baffins-Bai gesehen, oder ob irgendwo von Franklin über Bord geworfene Cylinder aufgefunden seien. Allein die letzte Nachricht blieb immer noch die Mittheilung des Walfischjägers Dannett. Es wurde mit Bestimmtheit ermittelt, dafs die Jahre 1846 und 1847 dem Walfischfang und der Schifffahrt in den höheren Breiten in ungewöhnlichem Grade ungünstig gewesen waren, dafs im Jahre 1846 kein einziger Walfischfahrer durch den Lancaster-Sund gekommen und dafs im folgenden Jahre nur der Walfischjäger Harrison durch den Lancaster-Sund eine geringe Strecke in der Barrow-Strafse — bis Navy Board Inlet — vorgedrungen war. So schien denn auch jetzt noch Alles darauf anzukommen, dafs irgend welche Spuren der vermissten Fahrzeuge in jenen Gewässern entdeckt wurden, um den Nachforschungen gleich von Anfang an eine bestimmte Richtung geben zu können. Allein es würde eine Ausrüstung von zahlreichen Schiffen erfordert haben, alle verschiedenen Fahrstrafsen von der Baffins-Bai ab zu verfolgen und alle Ecken und Winkel, welche Spuren der Vermissten enthalten konnten, genau zu durchsuchen. Daher lag nichts näher als ein Versuch, durch Zusicherung von Prämien zur Theilnahme an Nachforschungen aufzumuntern.

Schon am 6. März 1847, mithin in einem Zeitpunkte, der zu ernsten Besorgnissen noch keine Berechtigung darbot, hatte die Admiralität eine Aufforderung dieser Art erlassen und nebst einer Anzahl von Exemplaren der über diesen Theil des nördlichen Eismeeres zuletzt bearbeiteten Karte den Zollaufsehern — namentlich zu Hull, Whitby, Stockton-on-Tees, Leith, Kirkaldy, Aberdeen und Peterhead — zur Verbreitung an die Walfischjäger (die in der Regel am 10. März in See zu gehen pflegen) zugefertigt *). Diese Bekanntmachung, welche in allgemeinen Ausdrücken Belohnungen für das Auffinden von Spuren der Vermissten im Lancaster-Sunde und weiter westlich zusicherte, scheint beinahe ganz ohne Wirkung geblieben zu sein. Daher wurde in dem folgenden Jahre **) eine

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1847—48. Vol. XLI. p. 54.

**) Vergl. *Parliam. Papers* a. a. O. p. 47 ff. Auffallend ist, dafs diese Bekanntmachung von demselben Tage, wie im vorhergehenden Jahre (6. März) datirt ist.

Digitized by Google

bestimmter gefafste Bekanntmachung an jene Zollaufseher übersandt, in welcher die Aufforderung zu Nachforschungen dringender erneuert und die Höhe der Belohnung auf 100 Guineen festgestellt wurde. Gleich nachher, am 13. März, erschien eine neue Bekanntmachung, durch welche erklärt wurde, dafs die Lords der Admiralität Demjenigen, der positive und genaue Nachrichten über die Schiffe Franklins bringen würde, Belohnungen von mehr als 100 Guineen zu gewähren bereit seien. Einige Tage später (20. März) liefs Lady Franklin einen dringenden Aufruf veröffentlichen *), in welchem sie zu Nachsuchungsfahrten besonders in den zahlreichen Meerengen, Buchten und Canälen aufzumuntern suchte, welche bei der grofsen, von der Regierung ausgerüsteten Rettungs Expedition nicht berücksichtigt werden konnten. Allen Walfischfahrern, denen es gelingen würde, der vermissten Mannschaft in Gegenden, die über die gewöhnlichen Walfischfang-Gebiete hinaus lägen — z. B. Prinz-Regent-Inlet, Admirality-Inlet, Jones-Sund und Smith-Sund — zu Hülfe zu kommen, wurde von ihr eine Belohnung von 1000 Pfd. Sterl. zugesichert. Zugleich fügte sie, um auf die möglichst zeitige Ausfahrt solcher Privat-Unternehmungen hinzuwirken, eine Bestimmung hinzu, durch welche die ausgesetzte Summe für Diejenigen auf das Doppelte erhöht wurde, welche für den gedachten Zweck sogleich beim Beginn des Frühjahrs aufserordentliche Anstrengungen gemacht haben würden.

Die Admiralität befolgte bei der Ausrüstung ihrer Expedition nach der Barrow-Strafse offenbar im Wesentlichen den Grundsatz, dafs es unerlässlich sei, dieses Unternehmen wenigstens nach dem Mafsstabe der Expedition des Erebus und Terror auszustatten **). Es kam darauf an, den von Franklin eingeschlagenen Weg zu verfolgen, und diefs liefs sich mit einiger Sicherheit nur durch Fahrzeuge erreichen, welche dieselbe Stärke und Dauerhaftigkeit besafsen, um die drohenden Kämpfe mit den Eismassen bestehen zu können. Im Frühjahr 1849 wurden daher zwei Schiffe ausge-

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* a. a. O. p. 48. 49 f.

**) Capt. James Ross hatte in einem Entwurfe, welchen er am 2. Dec. der Admiralität einreichte (s. *Parliam. Papers* a. a. O. p. 29 (193) und Richardson *Journal of a boat-voyage* p. 18—20) die Ausrüstung seiner antarktischen Expedition als mafsgebend empfohlen.

Digitized by Google

rüstet, die an Festigkeit nichts zu wünschen übrig liefsen, an Gröfse den Erebus und Terror sogar noch übertrafen und deren Namen — Enterprise (540 Tonnen) und Investigator (480 Tonnen) — in der Geschichte der Franklin-Expeditionen eine hervorragende Bedeutung erlangt haben. Die Zahl der Mannschaft dieser Schiffe kam der vermissten Expedition ungefähr gleich; sie zählte 136 Mitglieder und unter ihnen manche Namen, die sich bald auf diesem Felde grofse Verdienste erwerben sollten, und neben dem alten Stamme arktischer Veteranen gleichsam eine neu eintretende thatkräftige Generation britischer Seemänner darstellen, z. B. M'Clure, M'Clintock, Barnard u. A. Zum Ober-Befehlshaber war Capt. James Ross der jüngere ernannt, der schon wiederholt, unter Parry und unter seinem Oheim John Ross, bei Entdeckungsreisen im nördlichen Eismeer gedient und in den Jahren 1839 bis 1843 durch die schon oben erwähnte berühmte antarktische Expedition mit den beiden vermissten Fahrzeugen einen glänzenden Namen errungen hatte.

Die Aufgabe, deren Lösung Capt. James Ross durch die ihm am 29. Mai ertheilte Instruction *) zu erstreben übernahm, war eine sehr umfassende und weitverzweigte. Zuerst sollte er sobald als thunlich in die Barrow-Strafse zu kommen suchen und dort an beiden Küsten, im Norden und Süden, wo möglich auch in der Wellington-Strafse nach Spuren der Vermissten forschen. Weiter sollte er sich den Küsten zwischen den Vorgebirgen Clarence und Walker zuwenden und in jener Gegend, etwa am Cap Rennell, dem zweiten Schiffe einen, zur Aussendung von Streifpartien nach Boothia und selbst nach Cap Nicolai hin geeigneten Winteraufenthalt anweisen. Von hier aus sollte das dem Schiffe beigegebene Dampfboot im folgenden Frühjahr, sobald die Fahrt sich offen zeigte, nach dem Lancaster-Sund zurückgehen, um von den aus England ankommenden Schiffen weitere Mittheilungen und Instructionen in Empfang zu nehmen. — Das Hauptschiff (Enterprise) sollte von Capt. Ross noch in demselben Jahre nach dem Winterhafen an der Melville-Insel und wo möglich nach Banks-Land geführt werden, um von da verschiedene Streifpartien west-

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1847 — 48, Vol. XLI, p. 257.

Digitized by Google

wärts von Banks-Land nach dem Cap Bathurst oder Cap Parry, und ostwärts von demselben nach dem Cap Krusenstern oder Cap Hearne auszusenden. Es war darauf gerechnet, dafs diese Streifpartien sich dann mit Richardson in Verbindung setzen, und ihm bei der beabsichtigten Auskundschaftung von Wollaston- und Victoria-Land die Hand bieten würden. Für den Fall des Fehlschlagens dieser Begegnung war Richardson beauftragt, an den bezeichneten Punkten der Küste Vorräthe niederzulegen. Die Zuversicht auf einen glücklichen Erfolg dieser Combination war aufserordentlich lebhaft; fast allgemein hegte man die Hoffnung, dafs es gelingen werde, die vermisste Mannschaft in jenen Gegenden aufzufinden. Capt. Ross war angewiesen, sich unter Franklin's Befehl zu stellen, wenn dessen Schiffe wohlbehalten und in brauchbarem Zustande sein würden. Dagegen sollte ihm der Oberbefehl für den Fall verbleiben, dafs die Schiffe Erebus und Terror eingefroren oder untauglich geworden, mithin die vermisste Mannschaft genöthigt sein würde, auf den Fahrzeugen dieser Hülfs-Expedition Zuflucht zu suchen.

Es wird uns indessen zu Statten kommen, wenn wir vor Allem erst einen Blick auf die merkwürdigen Meeresbildungen richten, welchen diese Expedition sich zuwandte.

Ein Blick auf die Baffins-Bai und ihre Umgebungen.

Wenn wir den eigentlichen Character jenes Mittelmeeres, welches durch die Davis-Strafse und die Baffins-Bai gebildet wird, mit einem Worte ausdrücken wollen, so werden wir dasselbe vielleicht am passendsten als ein Verbindungsmeer oder als eine Meeresstrafse bezeichnen können. Abgesehen davon, dafs so viele arktische Polarreisen in neuerer Zeit ihren Weg durch die Davis-Strafse und Baffins-Bai genommen haben, ist es durch die Entdeckungen und selbst durch Erfahrungen der letzten Jahre auf's unzweifelhafteste festgestellt, dafs Eismassen aus dem höheren Norden durch verschiedene im Westen und Norden, und vielleicht auch

Digitized by Google

im Osten sich öffnende Zugänge diesem Mittelmeere zugeführt und aus demselben weiter zum Atlantischen Ocean hinabgetrieben werden. Der bekannteste dieser Zugänge (Lancaster-Sund und Barrow-Straſse) wurde von Parry auf seiner Entdeckungsfahrt im Jahre 1819 aufgefunden und weithin verfolgt. Drei andere Einmündungen aus der arktischen Polarsee (der Walfisch-Sund im Nordosten, der Smith-Sund im Norden und der Jones-Sund im Nordwesten) sind durch Capt. Inglefield im Jahre 1852 und durch Belcher im Jahre 1853 mehr oder weniger sicher nachgewiesen.

Daſs die Baffins-Bai im Jahre 1819 noch als ein nur nach dem Süden zu offenes, sonst aber rings von Land eingeschlossenes mittelländisches Meer, und daſs namentlich der Lancaster-Sund bis auf diesen Zeitpunkt als eine geschlossene Bai desselben angesehen werden konnte, erscheint jetzt um so auffallender, wenn man in Betracht zieht, daſs die heutige Barrow-Straſse, dem neuerdings von dänischen Alterthumsforschern ermittelten Zeugnisse zufolge, schon im Mittelalter von Grönland aus besucht wurde *). Mit welchem Rechte aus dem Umstande, daſs zu jenen Zeiten die Ueberfahrt in der Breite von Upernavik im Frühjahr möglich war, Vermuthungen über eine damalige mildere Temperatur in jenen Gegenden hergeleitet werden, ist indeſs noch keineswegs genügend untersucht. Auf jeden Fall verdient es indeſs Beachtung, daſs in den gegenwärtig ganz unwirthlichen Küstenlandschaften an der Barrow-Straſse Spuren und Ueberreste früherer Wohnsitze aufgefunden sind; man wird dabei an Island erinnert, welches vor wenigen Jahrhunderten ebenfalls noch ein ungleich günstigeres Klima als heutiges Tags und selbst blühenden Ackerbau gehabt haben soll **).

*) Vergl. Sabine Brief an Capt. Parry vom 15. Jan. 1850 in den *Parliam. Papers* d. J., Vol. XXXV, p. 110.

**) Burmeister Geschichte der Schöpfung, 4te Aufl., S. 281 bringt die seitdem herrschende Abnahme der Temperatur theils mit der mehr und mehr zurücktretenden vulkanischen Beschaffenheit, theils auch mit dem Hinschwinden des inneren Lebens und der Energie der Bewohner in Verbindung und bemerkt zugleich, daſs der Behauptung des Prof. Steenstrup in Kopenhagen zufolge der höhere Aufschwung der Bevölkerung Islands im Mittelalter lediglich der damals mehr energischen Persönlichkeit seiner Bewohner zugeschrieben werden müsse!

Digitized by Google

Nachdem dieses „Mittelmeer der Davis-Straſse und Baffins-Bai“ schon seit langer Zeit eines der besuchtesten Walfischfang-Gebiete gewesen war, ist es in neuerer Zeit die Durchgangsstraſse sämmtlicher zur Auffindung der Nordwest-Passage ausgeführter Versuche geworden. Gleichwohl fehlt noch viel, daſs man über die eigenthümlichen und der Schifffahrt höchst gefährlichen Erscheinungen, welche es darbietet, zur vollständigen Klarheit gelangt wäre. Daſs Meeresströmungen vom Süden herauf und vom Norden herab hier zusammenwirken, ist im Allgemeinen hinlänglich erwiesen; allein die Gesetze, durch welche sie bedingt sind, und die Wirkungen, welche sie auf einander üben, entziehen sich bis jetzt wenigstens noch einer genauen und festen Bestimmung.

Die oberflächliche Ansicht der Formation dieses Mittelmeeres ergiebt im Osten eine bis zur Melville-Bai (etwa 76° n. Br.) fast in gerader Linie fortlaufende, durch tief einschneidende Fjorden ausgezackte Küstenbildung, von welcher jedoch die Disco-Insel und ihre Umgebung durch ihren besonderen Character eine Art von Ausnahme bildet. Die Westküste der Davis-Straſse tritt dagegen vom Cap Walsingham ab bis zum Lancaster-Sund hin fortwährend weiter nach Westen zurück, und bildet dadurch jenes Seebecken, welches im Norden von der Melville-Bai umgrenzt wird und als Haupttheil dieses Mittelmeeres zu betrachten ist.

Die vom Süden her ankommenden Seefahrer begegnen nicht selten schon am Eingange oder „Halse“ dieses Beckens beim Cap Walsingham erheblichen Hemmungen. Denn hier drängen sich die von Norden herabfluthenden Eismassen, zumal wenn der Nordwind ihre Anhäufung befördert, so dicht und fest zusammen, daſs sie den Eingang förmlich verschlieſsen, während in den höheren, mehr nördlichen Theilen längs der Ostküste eine, wie wir sogleich sehen werden, bisweilen sehr beengte, hin und wieder selbst temporär unterbrochene Fahrstraſse offen bleibt. Die Walfischfänger, welche diese Gebiete besuchen wollen, pflegen schon in der ersten Hälfte des Monats März ihre Fahrt anzutreten, um bei der Eventualität einer Hemmung an diesem Punkte der Davis-Straſse den ersten günstigen Augenblick wahrnehmen zu können.

Am Cap Walsingham nimmt zugleich jene eigenthümliche Eisformation ihren Anfang, welche mit dem Namen des Mitteleises

Digitized by Google

(*middle ice*), oder auch wohl des Mittel-Packs (d. h. Packeises, *middle pack*) bezeichnet wird. Dieses Mitteleis besteht aus einer äufserst compakten Massenanhäufung, welche sich der Westküste der Davis-Strafse und der Baffins-Bai vorlagert, ja bisweilen nahezu die ganze Oberfläche des eigentlichen Seebeckens bis gegen die grönländischen Küsten hin einnimmt und so die Ueberfahrt nach der Westseite und mithin auch den geraden Eingang zum Lancaster-Sund versperrt.

Diese Westseite ist indefs der Lieblingsaufenthalt der Walfische; die Walfischfänger können auf keine lohnende und ergiebige Ausbeute rechnen, wenn es ihnen nicht gelingt, den Weg jenseit des Mitteleises dorthin in guter Zeit zu gewinnen. Sie unterscheiden dabei eine südliche, mittlere und Nord-Passage. Die erstere (im 68° n. Br.) kommt ihnen jedoch auf der Hinfahrt nur in seltenen Fällen zu Statten, weil sie erst in der zweiten Hälfte des Sommers und auch dann nur bisweilen möglich ist. Die mittlere Passage in den Breiten 69° — 74° ist so unsicher, dafs Niemand auf sie zu rechnen wagt; es wird als eine seltene Ausnahme betrachtet, dafs Parry im Jahre 1819 das Glück hatte, sie zu erreichen. Die Nordpassage ist demnach den Walfischfahrern durchweg die gewöhnliche; fast alle Entdeckungs- und Erkundungsfahrten, deren wir gedenken werden, haben sie erstrebt. Der Weg zu dieser „Nordpassage des Mitteleises" führt an der Ostküste von Grönland hin, wo zwischen den Grönländischen Küsten und jenem Packeis in der Regel die erwähnte Fahrstrafse geöffnet ist, die zwar hin und wieder durch Eisbildungen und durch das Andrängen von Eismassen unterbrochen, jedoch bis zum 75° n. Br. hin nur in seltenen Fällen gefährlich wird. Aber in der Nähe jenes hufeisenförmig nach Westen zu weithin ausgeschweiften Küstenrandes, der mehrere Buchten, Sunde und Einschnitte umfasst und mit dem Gesammtnamen „Melville-Bai" bezeichnet wird, ändert sich fast plötzlich der Charakter dieses Eismeeres. Bei der ersten Sicht eines mit dem verhängnifsvollen Namen „Teufelsdaum" benannten Felskegels beginnt der allgemein gefürchtete Schauplatz von Schiffbrüchen und Unglücksfällen aller Art. Der Seefahrer hat bisher die Eisberge — diese majestätischen, in den verschiedensten Formen daherschwimmenden Riesengestalten, deren blendender Glanz

Digitized by Google

selbst die düsteren arktischen Nebel durchleuchtet — auf dem Wege von Farewell her zwar schon vielfach in dem ihnen angewiesenen Zuge nach dem Süden zu erblickt, allein dort war die Beschaffenheit der Küsten ihrer Entstehung nicht günstig. Das zerrissene Gestade gewährt keinen Raum zum Ansammeln von Schnee- und Eismassen. Es wird behauptet, dafs aus jenen Fjorden, welche sich unabsehbar weit in das Innere von Grönland erstrecken, niemals ein Eisberg in die Davis-Strafse gelange. Dagegen entwickelt sich bei der Melville-Bai jener Küstensaum, der eine 70 bis 80 englische Meilen fast ununterbrochen fortlaufende riesige Maueneinfassung darstellt. Erst hier öffnet sich eine mit Bewunderung und Schrecken erfüllende Geburtsstätte der Eisberge. Hier fliefsen die Schnee- und Eismassen aus dem Innern Grönlands in gletscherartiger Composition von den unwirthlichen Steilküsten herab, indem sie bei ihrer Ankunft in der See sofort als Eisberge auftreten. Ihre Zahl ist in diesen Gebieten oft erstaunlich grofs; — Lieutn. Bellot verglich den Anblick bei stiller See mit abgemähten Wiesengefilden, auf welchen die Schober und Dümmen zahllos bis in unabsehbare Fernen hin aufgehäuft sind; — fast alle Seefahrer zählen ihrer nach Hunderten. Welche Gefahren diese nicht selten in einer Höhe von 300 Fufs *) und darüber erscheinenden Eiskolosse unter Sturm und Nebel den Schiffern bringen, ist durch übereinstimmende Erzählungen der Seefahrer nur zu sehr bestätigt. Im Jahre 1850 berechnete man die Zahl der hier im Laufe der letzten dreifsig Jahre zertrümmerten Schiffe auf 210.

Diese Eisberge sind nach Gröfse, Umfang und innerer Festigkeit sehr verschieden. Bald ruhen sie gleichsam auf ausgedehnten Eisflarden, bald treiben sie in schroff empor steigenden Gestalten einzeln umher. Nicht selten begegnet es, dafs sie in jenen Gegenden zusammenstürzen oder theilweise zerstört werden, während

*) Offenbar übertreibende Angaben z. B. bei Bobrik Handbuch der prakt. Seefahrtskunde Bd. I, S. 106: „Eisberge von 50 bis 1500 Fufs Höhe.“ — Bellot *Journal d'un voyage aux mers polaires, p. 59: Voilà des montagnes de huit cents pieds hors de l'eau et dont la base à deux mille pieds de profondeur.* — Sir John Ross erwähnt eines Eisberges von 325 Fufs Höhe; — Scoresby und Beechey sahen Eisberge bis 200 Fufs, Kane (*The U. St. Grinnell Expedition*) bis 260 Fufs hoch.

Digitized by Google

einzelne erst im tieferen Süden unter den Wellen des Atlantischen Meeres ihrer völligen Auflösung entgegen gehen.

Diese von den Grönländischen Küsten sich ablösenden Eisberge sind indefs nur eines der Bestandtheile des sogenannten Mitteleises, welche der Schifffahrt von der Mellville-Bai bis zur Barrow-Strafse so oft gefährlich und verderbenbringend werden. Denn auch vom Lancaster-Sund und aus den oben genannten nördlichen Sunden treiben die Strömungen und Stürme Eismassen in allen denkbaren Formationen — Blöcke, Splitter, Flarden, Berge — zusammen. In diesen höheren Breiten herrscht meistens noch eine unregelmäfsig treibende Bewegung der Elemente, die erst weiter unten im Süden eben an dem weitausgedehnten Körper des Mitteleises zu einer festeren Gliederung kommen. Riesenhafte Eiskolosse, deren Fufs oft über 100 Klafter unter den Meeresspiegel hinabreicht, sind hier gleichsam noch in unaufhörlichem Kampfe mit einander, indem sie sich bald aneinander reiben, bald zusammenballen, bald sich auf einander schichten, bald auch sich gegenseitig zerschmettern. Welche Kühnheit und Vorsicht gehört dazu, dieses wilde Chaos zu durchdringen! Denn obgleich dieser Meerestheil meistens nur in jenen Tagen des Sommers befahren wird, an welchen hier das Sonnenlicht nicht untergeht, so wird es doch oft unmöglich, allen diesen Schrecknissen die Spitze zu bieten. Wenn die Seefahrer auch in den meisten Fällen der Gefahr entrinnen, von Eisblöcken erdrückt (*nipped*) oder umgeworfen (*capsized*) zu werden, so trifft sie desto öfter das Loos, ihr Schiff von den sich ansetzenden Eismassen eingekeilt (*wedged*), umschlossen (*beset*) und so jeder freien Bewegung beraubt zu sehen.

Dann geschieht es wohl, dafs sie von meilenweit hingestreckten Eisfeldern rings umgeben mitten im Eismeere selbst auf Monate wie festgebannt an einer Stelle, oder dem Spiel der sich kreuzenden Strömungen preisgegeben, ihres Schicksals harren. In dieser Lage sehen die Seefahrer von einer Stunde zur andern der plötzlichen Katastrophe entgegen; Tage und Wochen gehen ihnen unter den furchtbaren Unwettern jener Zonen in peinvoller Spannung dahin, während sie ihre Bündel geschnürt und sich gefasst halten, auf umherschwimmenden Eisschollen ihre Rettung zu suchen. Jeden Augenblick können die compacten Massen, in welchen ihre Schiffe

Digitized by Google

gefangen sind, an Klippen oder Eisblöcken sich über einander schieben oder zersprengt in kleine Theile zermalmt werden. Unter betäubendem Krachen oder unheimlichem Knirschen und Rauschen kündigt sich die Stunde einer solchen Entscheidung an, in welcher die Fahrzeuge auf tausendfache Weise vom Verderben ereilt, aber dennoch kaum jemals spurlos vernichtet werden.

Die menschliche Einsicht und Kraft ist für solche Gefahren zwar nicht ohne alle Mittel und Hülfe. Der Geist der Ordnung und Disciplin erhält in verderbendrohenden Kämpfen noch ein belebendes Vertrauen. Das Bewufstsein der Pflicht stählt die Nerven zu gemeinsamer Arbeit und Anstrengung. Nicht selten ist es den arktischen Schiffern gelungen, das Eis mit grofsen Sägen, die an hölzernen Triangelgerüsten befestigt und mittelst derselben in Bewegung gesetzt werden, zu durchschneiden und sich so wieder frei zu machen; oft haben sie mit gröfserem oder geringerem Erfolg versucht, die anwachsenden Massen durch Pulver zu zersprengen oder mit ausgespannten Segeln unter günstigem Winde den Ausgang zu gewinnen. Aber wir werden in der Geschichte dieser Expeditionen mehrerer Beispiele zu erwähnen haben, in welchen das Aufgebot aller dieser Anstrengungen sich vergeblich erwies und unsere Leser werden vielfach Gelegenheit haben, diese vorläufigen Skizzen und Andeutungen aus den Erlebnissen und Schicksalen der Franklinsucher sich zu vervollständigen.

Die Expedition nach der Barrow-Strafse im Jahre 1848. Capt. James Ross *).

Im Frühjahr 1848 waren die Hoffnungen für Franklin und seine Gefährten unter dem Eindruck der grofsartigen Pläne für

*) Die amtliche, an die Lords der Admiralität gerichtete Darstellung des Capt. James Ross (*Narrative of the proceedings in command of the expedition through Lancaster Sound and Barrow Straits*) ist abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1850, Vol. XXXV, p. 58—64. — Andere besondere Erzählungen von dieser Expedition sind nicht erschienen.

Digitized by Google

die Aufsuchung und Rettung neu belebt und gehoben. Besonders aber wurde die Ausrüstung der Schiffe Enterprise und Investigator ein Gegenstand hochgehender Erwartungen. Die Mifsstimmung der Ungeduld, welche unter den wiederholten Verzögerungen seiner Abfahrt sich in sehr lebhaften Ergiefsungen dargelegt hatte, schwand spurlos dahin, nachdem Capt. James Ross am 12. Juni die englischen Küsten verlassen hatte. Als hierauf weitere Nachrichten einliefen, dafs die Fahrt anfangs sehr gut von Statten gegangen und am 13. Juli schon die Weiterreise von Upernavik angetreten sei, wurde die Zuversicht auf günstige Erfolge allgemein.

Die nächste grofse Schwierigkeit, von deren Ueberwindung für jenes Jahr fast Alles abhing, lag in der Aufgabe, den Weg jenseits der weitgedehnten Zunge des Mitteleises zu finden, deren wir oben gedacht haben. Bei der ungünstigen Temperatur des Sommers in jenen Zonen war aber eine „Nordpassage" vollends die einzige sich darbietende Auskunft. Auf dem Wege nach der Melville-Bai, der unter mannichfachen Hemmungen nur mit vielem Zeitverlust zu gewinnen war, indem das Packeis in ungewöhnlichem Mafse sich gegen die Grönländischen Küsten hin ausdehnte, begegnete Capt. Ross einer Anzahl von Walfischfahrern, die schon wochenlang erfolglos nach einer Oeffnung des Mitteleises gesucht hatten. Sie brachten die schlimme Nachricht, dafs die Massen überall fest und enggeschlossen seien. Der Gedanke, in diesem Jahre nach dem Westen durchdringen zu können, war von einigen, nach manchen fehlgeschlagenen Versuchen, bereits fast aufgegeben. Als letzter Ausweg, meinten sie, bleibe nur ein Versuch, dieses Packeis im höheren Norden, jenseits der Melville-Bai, zu umfahren. Aber diefs erschien um so mifslicher, da die Jahreszeit immer weiter vorrückte und mancherlei Hindernisse die Weiterfahrt fortwährend von Neuem verzögerten.

So kam es denn, dafs Capt. Ross noch im Anfange des Monats August in erhöhtem Mifsmuth einen Tag nach dem andern und eine Woche nach der andern hingehen sah, ohne dem Zusammenwirken widriger Winde und der compacten Eismassen die Durchfahrt abgewinnen zu können, während Alle wufsten, dafs John Franklin es schon am 26. Juli 1845 mit wahrscheinlichem Erfolge unternommen hatte, das Mittelpackeis in jener Gegend zu

Digitized by Google

durchsegeln. Erst am 20. August bot ein starker Nordostwind die lange ersehnte Gelegenheit dar, jene Packeiszunge (im $75\frac{1}{2}^{\circ}$) an einer glücklich getroffenen Stelle mit vollen Segeln und unter heftig erschütternden Stöfsen, jedoch ohne erhebliche Beschädigung zu durchschneiden.

Nun richtete Ross seinen Lauf nach der Ponds-Bai, wo er Walfischfahrer anzutreffen oder doch Eskimoschaaren, welche an diesem Punkte fast alle Sommer ihren Aufenthalt nehmen, zu begegnen hoffte. Aber diese Aussicht wurde getäuscht. Man fand bis zehn engl. Meilen südwärts der Ponds-Bai nur eine von keinem menschlichen Wesen bewohnte Einöde. Vergebens wurden mit Fernröhren alle Theile der Küste durchspäht; vergebens lauschten Alle, hier und während der weiteren Fahrt, auf irgend eine Erwiederung der halbstündlich abgefeuerten Flintenschüsse, auf ein Gegenzeichen der während des Nebelwetters ausgeworfenen Raketensignale. So fuhren sie weiter dicht den Strand entlang, indem sie mit unablässiger Sorgfalt ihre Beobachtungen fortsetzten und ihre Anwesenheit durch jedes mögliche Mittel weithin bemerkbar zu machen bemüht waren. An der Possession-Bai, einem der vermuthlichen Zufluchtsorte für Franklin, wurde eine genaue Nachsuchung angestellt, aber nichts weiter als ein von Parry 29 Jahre vorher (im Jahre 1819) niedergelegtes Notizblatt in einem beinahe ganz unleserlichen Zustande wieder aufgefunden. Trotz aller dieser Täuschungen ermüdete die Mannschaft nicht in ihren Nachforschungen und Beobachtungen; es war als müssten die Mannschaften Franklins von Stunde zu Stunde erblickt werden.

Capt. Ross war jetzt nach sorgfältiger Ueberlegung und Berathung zu dem Entschlufs gekommen, auf der Leopolds-Insel — gleichsam an dem Zusammenfluss der vier Wasserstrafsen des Lancaster-Sundes, der Barrow-Strafse, des Regent-Inlet und des Wellington-Canals — Vorräthe für die Gesuchten niederzulegen. Daher richtete er seine Aufmerksamkeit und sein Bemühen dahin, durch ausgeworfene Cylinder und Flaschen, durch ausgesteckte Signalstangen, Inschriften an Felswänden und auf jede ersinnliche Weise die Benachrichtigung von diesem Vorhaben den Vermissten zugänglich zu machen, und sie zugleich in Kenntnifs zu setzen, dafs an der Ponds- und Possession-Bai keine Walfischfänger

Digitized by Google

anzutreffen seien. Als er hierauf vom Cap York nach der Nordküste der Barrow-Straſse hinüberkreuzte, wurde er zu seiner schmerzlichen Ueberraschung inne, daſs seinen Nachforschungen für dieses Jahr ein nahes Ziel gesteckt war. Die Treibeismassen sammelten sich zusehends dichter und mächtiger. Die Tage wurden schon kürzer und düsterer. Verschiedene Anzeichen verkündeten den herannahenden Winter. Es war die höchste Zeit, sich zum Leopoldshafen umzuwenden, wenn man nicht Gefahr laufen wollte, durch Eisschranken von diesem Zufluchtsorte abgeschnitten zu werden, nach welchem man die Vermissten gleichsam eingeladen hatte. Nichts lag der aufgeregten Stimmung der Reisenden näher, als der Gedanke, wie entsetzlich die Lage der Vermissten werden könnte, wenn sie, der vom Capt. Ross auf jede Weise verbreiteten Benachrichtigung folgend, früher oder später sich nach dem Leopoldshafen zu retten suchten und dort die versprochenen Vorräthe nicht fänden; daher wurde Alles daran gesetzt, den Weg dorthin zu bahnen. Und wenig fehlte, so wäre auch dieſs mifslungen; ein mächtiges Eisfeld hatte bereits die Barrow-Straſse von der Insel Cornwallis bis zum Leopoldshafen bedeckt und das Nord-Ost-Cap zeigte sich rings mit Eisflächen umschlossen. Nach unbeschreiblich peinvollen, mehrere Tage hindurch unter Sturm- und Nebelwetter in gröſster Anspannung rastlos fortgesetzten Kämpfen, gelang es endlich am 11. Septbr., das Dampfboot in jenen Hafen zu werfen. Unter diesen Anstrengungen war dem Capt. Ross klar geworden, daſs von allen seinen Entwürfen jetzt nichts zu wünschen blieb, als mit den beiden Segelschiffen in jenem Hafen eine Unterkunft für den Winter finden zu können; er muſste es als ein Glück ansehen, daſs dieſs nach tausendfachen Gefahren noch erreicht wurde.

Nachdem nun die nöthigen Arbeiten zur Sicherung der Schiffe im Hafen und zu ihrer Einrichtung für den Winteraufenthalt vollendet waren, lieſs Ross es sich angelegen sein, mit seinen Gefährten Pläne zu Nachsuchungen zu entwerfen und die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen. Allein der Mifsmuth und die tiefe Verstimmung, von welchen die ganze Mannschaft bei der Vergegenwärtigung ihrer früheren hochgehenden Entwürfe ergriffen war, blieb nicht ohne empfindliche Nachwehen. Die reichliche Aus-

Digitized by Google

stattung mit Vorräthen aller Art und mit allen zur Erleichterung des Winteraufenthalts erforderlichen Geräthschaften vermochte nicht, den Geist der glücklichen inneren Befriedigung zu wecken. Ueberall zeigte sich eine Niedergeschlagenheit, die sichtlich die nachtheiligsten Folgen für den Gesundheitszustand der Mannschaft nach sich zog. Erst nach und nach gewöhnte man sich mit gefafster Resignation an den Gedanken, dafs nunmehr Alles darauf ankomme, das angewiesene Feld mit Aufwand der vorhandenen Mittel auszubeuten. Während des Winters fing man weifse Füchse in grofser Zahl durch ausgestellte Fallen ein, legte ihnen kupferne Halsbänder mit Nachrichten über den Aufenthalt der Schiffe und über die eingegrabenen Vorräthe um und entliefs sie dann wieder in die Freiheit; die Hoffnung, dafs eines dieser Thiere von Franklins Gefährten erlegt werden könnte, war um so lebhafter, da sie bekanntlich weite Strecken jener öden Landschaften durchirren, um ihre kümmerliche Nahrung zu suchen.

Als indefs mit dem Nahen des Frühjahrs neue Bahnen der Thätigkeit sich öffneten, erwachten frischere und lebendigere Kräfte. Nun wurden mit Hülfe der Schlitten und Zelte, mit welchen man für diesen Zweck versehen war, Streifzüge in weite Fernen und nach allen Richtungen fast durch ganz Nord-Somerset hin ausgeführt. Aber nirgends wurde ein Anzeichen von den Vermissten entdeckt; nur die Ueberzeugung wurde gewonnen, dafs bis jetzt wenigstens keiner von Franklins Begleitern hierher gelangt war. Dennoch aber nahm man auf den Fall Bedacht, dafs diefs später noch erfolgen könnte. An allen Orten, die sich durch ihre Lage dazu eigneten, wurden Benachrichtigungen für Franklin niedergelegt; auf den Anhöhen wurden Flaggenstangen ausgesteckt, und die Felswände wurden mit Notizen für ihn beschrieben. Nichts war ergreifender als der Anblick, der sich James Ross auf einer Anhöhe unweit des Cap Bunny öffnete. Da sah er die ganze Fläche, welche sich bis zum Cap Walker vor seinen Augen ausbreitete, und die ganze Seite zum Wellington-Canal hin ununterbrochen mit starren, undurchdringlichen Eisbänken bedeckt, die jede Aussicht, dorthin gelangen zu können, vernichteten. Daher gewann die Ansicht Raum, dafs Franklin zu weit westlich vorgedrungen sei, als dafs er bei den Walfischfahrern an der Baffins-Bai

Digitized by Google

Rettung suchen könnte; man gab sich gern der Hoffnung hin, dafs die andern beiden Expeditionen, mit welchen Ross durch Streifpartien in Verbindung treten zu können gehofft hatte, eines besseren Erfolges theilhaft geworden sein möchten.

Als die verschiedenen Schlittenzüge von ihren einförmigen Streifpartien nach den Schiffen zurückgekehrt waren, sehnten sich Alle nach dem Aufbruch des Eises, um nachholen zu können, was im vergangenen Jahre unerreichbar geblieben war. Ross liefs zuletzt noch von den entbehrlichen Sparren seiner Schiffe am Hafen ein Haus erbauen, in welchem er nicht blos zwölfmonatliche Speisevorräthe, sondern auch Kleidungsstücke und selbst Brennmaterial für Franklin und seine Gefährten niederlegte. Wie viele Anstrengungen auch aufgeboten wurden, es gelang dennoch nicht, vor dem 28. August auf den vorlängst in das Eis gehauenen Kanälen die hohe See zu erreichen.

Indem jetzt die Schiffe ihren Lauf zunächst dem Wellington-Canal zu richteten, trafen sie wieder auf ein weitausgedehntes Eisfeld, welches den Einwirkungen des diesjährigen Sommers widerstanden hatte. Daher wurde, wie im vorhergehenden Jahre in der Baffins-Bai, nach einer Stelle gesucht, der man die Durchfahrt nach Westen hin abgewinnen könnte. Allein am 1. Septbr. erhob sich ein heftiger Wind, der die See mit wogenden Treibeismassen anfüllte, die sich unter dem von Neuem eintretenden Frostwetter zu einer compacten Masse zusammenschlossen und die Schiffe zum völligen Stillstand brachten. Die ganze Barrow-Strafse, so weit das Auge reichte, bildete eine starre Fläche. Wie hätte man noch daran denken mögen, das Eis zu durchschneiden, da selbst die 13 Fufs langen Sägen sich noch zu kurz zeigten. So vergingen einige Tage. Dann bemerkte man, dafs ein mäfsiger Westwind die Massen langsam nach Osten bewegte. In der Mitte einer mächtigen Eisflarde, deren Umfang von Ross auf 50 engl. Meilen geschätzt wird, trieben die beiden Schiffe täglich 8 bis 10 engl. Meilen fort, in einer Lage, die aller menschlichen Kraft und Einsicht spottete. So wurden sie unwiderstehlich gegen den Lancaster-Sund und von da in die Baffins-Bai getrieben, wo das gewaltige Eisfeld plötzlich einer südlichen Richtung folgte. Während die Reisenden bis dahin in banger Gespanntheit jeden Augen-

Digitized by Google

blick besorgten, ihre Fahrzeuge an Untiefen zerschellen zu sehen, traten ihnen in der Gegend der Ponds-Bai plötzlich eine Reihe riesiger Eisblöcke Verderben drohend in den Weg. Allein was sie mit der äufsersten Besorgnifs erfüllt hatte, das schlug zu ihrer Rettung aus. Das ganze umfangreiche Eisfeld löste sich, wie vor einer unsichtbaren Macht, in unzählige kleine Stücke auf; die Schiffe wurden der freien Bewegung wiedergegeben und konnten mit aufgespannten Segeln das offene Meer erreichen. Aber die Küsten zeigten sich unzugänglich, sie waren mit Eislagen eingefafst, die jeden Zugang zu den Häfen versperrten. Zugleich war die Jahreszeit so weit vorgerückt (25. Septbr.), dafs keine andere Entscheidung übrig war, als sich nach England zurückzuwenden.

Allein als sie nun nach einem solchen Wechsel von Täuschungen und Unfällen aller Art mit dem erhöhten Gefühl, welches jede menschliche Brust im Rückblicke auf so eben glücklich abgewendete Gefahren bewegt, den heimathlichen Boden wieder betraten, da wartete ihrer noch die herbste und schmerzlichste Erfahrung. Ein Blick auf die damals herrschende Stimmung zeigt, dafs ihre Erscheinung jetzt selbst ihren nächsten Angehörigen nur unwillkommen sein konnte. Vergegenwärtigen wir uns, dafs in dem System der Nachsuchungen auf diese Expedition bei Weitem das gröfste Gewicht gelegt, und dafs bei ihrer auf drei Jahre bemessenen Ausrüstung Alles aufgeboten war, um die besten Erfolge zu sichern; dafs man von dieser Seite die Auffindung und Rettung der Vermissten um so lebhafter und zuversichtlicher hoffte, nachdem über die beiden andern Expeditionen nur ungünstige Berichte eingelaufen waren. Viele mochten wegen der Gefahren, welchen Capt. James Ross mit seinen Gefährten entgegenging, besorgt gewesen sein, Manche mochten bange Ahnungen über ihr Schicksal gehegt, einige Wenige sich selbst auf ein endliches Mifslingen der Anstrengungen gefasst gehalten haben: aber daran hatte Niemand gedacht, dafs diese Expedition so ganz unverrichteter Sache zurückkehren werde, ohne das eigentliche Feld ihrer Aufgabe auch nur erreicht zu haben!

Hierzu trat noch eine eigenthümliche Verwickelung, die das plötzliche Wiedererscheinen dieser Expedition noch unerwarteter und in unangenehmer Weise überraschender machte.

Digitized by Google

Die letzten Nachrichten dieser Expedition waren von einem Walfischjäger aus Hull überbracht, der am 1. October bei Cap Hooper in der Davis-Straſse einen vom Befehlshaber des zweiten Schiffes „Investigator“ (Capt. Bird) am 28. August am südlichen Eingange der Davis-Straſse in den Lancaster-Sund über Bord geworfenen Messingcylinder aufgefischt hatte *). Dieser Cylinder enthielt jedoch nur die Anzeige von der verspäteten, aber sonst glücklichen Ankunft beider Schiffe im Lancaster-Sund. Schon früher war indeſs der Admiralität eine Depesche des Capt. James Ross zugekommen, die unter verhältnifsmäſsig günstigeren Aussichten am 12. Juli zu Upernavik geschrieben war und in welcher verschiedene Operationen angekündigt wurden, deren Unausführbarkeit sich damals noch nicht voraussehen liefs **); unter Anderem z. B.: daſs beide Schiffe sich am Eingange des Lancaster-Sundes trennen sollten, um sowohl die Nordküste als die Südküste gleichzeitig untersuchen zu können. Am auffallendsten war jedoch eine Bestimmung, daſs Capt. Bird die Vorräthe seines Schiffes (Investigator) in Port Leopold niederlegen und 1849 nach England zurückgehen sollte, während Capt. Ross mit dem Hauptschiffe allein im Melville-Sund u. s. w. die Nachsuchungen bis zum Jahre 1850 fortzusetzen beschlossen hatte. Die Nachricht von dieser Anordnung machte auf die Admiralität einen um so mifslicheren Eindruck, da bei der verspäteten Ankunft der Schiffe im Lancaster-Sund sich im Jahre 1848 augenscheinlich keine erhebliche Fortschritte mehr erwarten liefsen, und da das Zusammenhalten beider zur gegenseitigen Unterstützung und Sicherung als wesentlich und ersprieſslich erkannt war. Die Behörde glaubte nicht zugeben zu dürfen, daſs James Ross mit seinem Schiffe allein in den unbekanntesten und hülflosesten Theilen der arktischen See sich allen Fährlichkeiten aussetzte. Nachdem zuerst von den Männern, die durch ihre Erfahrungen vorzugsweise berufen schienen, über diese Angelegenheit ein Urtheil abzugeben — Parry, Back, Beechey, Sabine und Belcher —, Gutachten eingeholt waren, vereinigten sie sich am 17. Januar 1849 in London zu einer gemeinsamen Be-

*) *Parliam. Papers* 1849, Vol. XXXII. *Arctic Expedition* p. 7.

**) „Memorandum“ in den *Parliam. Papers* a. a. O. p. 4. 5.

Digitized by Google

rathung *). Alle kamen überein, dafs die beabsichtigte Rückkehr des Investigator nach England im Jahre 1849 verhindert und zu dem Ende Alles aufgeboten werden müsse, dem Capt. Bird im Lancaster-Sund oder in der Barrow-Strafse mit einem Proviantschiffe zu begegnen und ihn mit neuen Vorräthen ausgestattet auf das Feld der Nachsuchungen zurückzuweisen.

Diesem Beschlusse gemäfs wurde das für diesen Zweck vorzugsweise geeignet befundene Bombenschiff „Nordstern" ausgerüstet und dem Schiffsmeister Saunders mit angemessenen Instructionen zur Begegnung des „Investigator" überwiesen. Zugleich nahm die Admiralität Bedacht, die grofsen Schwierigkeiten und Bedenklichkeiten, welche die Ausführung dieses Beschlusses auf den ersten Blick hatte, durch umfassende Mafsregeln möglichst sicher zu beseitigen. Sieben Walfischfahrer, die jene Gegend besuchen wollten, wurden jeder mit zwölf, in Messingscylindern verschlossenen, Exemplaren der erforderlichen Weisung für das Schiff „Investigator" ausgestattet und durch besondere Zuschriften über die Art und Weise unterrichtet, wie sie dieselben an gewissen Punkten niederlegen und die betreffenden Stellen durch ausgesteckte Flaggenstangen bemerkbar machen sollten. Alles war darauf berechnet, dafs die beiden Schiffe „Enterprise" und „Investigator" in dem Jahre 1849 noch eine weithin ausgedehnte Thätigkeit bis über die Melville-Insel und das Banks-Land hinaus entwickeln und dafs sie, wenn die angestellten Nachsuchungen ohne Erfolg blieben, auch den ganzen Sommer des Jahres 1850 noch ihrer Aufgabe widmen sollten. Aber alle diese Hoffnungen und Aussichten, alle aus den vielfältigen Rathschlagungen entsprungenen Entwürfe, der ganze Zweck der mit so vielen Weitläuftigkeiten und Kosten verbundenen Aussendung des „Nordstern" — das Alles erschien jetzt durch die unerwartete Rückkehr der beiden Schiffe „Enterprise" und „Investigator" mit einem Schlage vereitelt. Der Eindruck war um so empfindlicher und niederschlagender, als fast gleichzeitig

*) *„Return of the opinions of the most experienced Officers connected with the Arctic Expeditions, on the Necessity of sending a Ship to the Entrance of Lancaster Sound, with Supplies for Sir James Ross's Expedition; and their joint opinion as to certain Measures proposed to be adopted"* in den *Parliam. Papers* 1849, Vol. XXXII (10 Seiten).

Digitized by Google

Richardson die Botschaft von dem Mifslingen seiner Expedition bei seiner Ankunft in England (am 6. Novbr.) bestätigte, und es ist nur zu leicht erklärlich, dafs James Ross, wie wenig ihm auch eine wirkliche Schuld beizumessen war, unter der erregten Stimmung jener Tage übel angesehen und schonungslos beurtheilt wurde.

Die Rettungs-Expedition nach der Behrings-Straſse im Jahre 1848 *).

Auf die Behrings-Straſsen-Expedition wurde im Jahre 1848 verhältnifsmäfsig weniger Aufmerksamkeit verwendet. Es erschien nicht zweckmäfsig, von dort mit einer bedeutenden Ausrüstung gegen das Banks-Land hin vorzudringen, da die Erforschung dieser Punkte von der Barrow-Straſse her näher lag. Die Admiralität glaubte sich indefs doch nicht darauf beschränken zu können, der vermissten Expedition bei ihrer etwaigen Ankunft in der Behrings-Straſse Aufnahme und Verpflegung zu sichern; vielmehr ordnete sie gleichzeitig an, dafs eine Expedition von zwei Walfischböten die amerikanische Nordküste von der Behrings-Straſse bis zum Mackenzie befahren, dort nach Spuren von Franklin und seinen Gefährten suchen, und sich schliefslich mit der Richardsonschen Mannschaft vereinigen sollte. Für diesen Zweck wurde in England das Schiff „Plover“ in Stand gesetzt und dem Commodore Moore der Auftrag ertheilt, mit demselben das Inspektions-

---

*) Aufser den *Parliam. Papers* sind für diese Expedition zu vergleichen: Berthold Seemann *Narrative of the voyage of H. M. S. Herald during the years* 1845—51, *being a circumnavigation of the Globe and three cruizes to the arctic regions in search of Sir John Franklin.* Vol. II. London 1853. 8., (die deutsche Uebersetzung „Reise um die Welt. Hannover 1853. 8.“ enthält einige Veränderungen und Nachträge) und Lieut. W. H. Hooper *Ten months among the tents of the Tuski, with incidents of an arctic boat expedition in search of Sir John Franklin, as far as the Mackenzie river, and cape Bathurst.* London 1853. 8.

Digitized by Google

schiff „Herald" im Hafen von Panama aufzusuchen, von ihm zur Behrings-Strafse sich geleiten und für den Winteraufenthalt mit Vorräthen versehen zu lassen.

Unleugbar war Vieles vorgesehen, um auch diese Expedition möglichst erfolgreich zu machen. Der russische Gesandte in London, Baron Brunnow, mit welchem Commodore Moore persönlich in Verkehr getreten war, übersandte auf Ansuchen der Admiralität ein dringendes Empfehlungsschreiben an den Gouverneur der Russischen Compagnie im nordwestlichen Amerika *). Daneben war auch der englische Gesandte am Hofe zu St. Petersburg unter Vermittelung des Amts der auswärtigen Angelegenheiten veranlasst, über die ethnographischen und politischen Verhältnisse des Russischen Amerika authentische Nachrichten einzuziehen, und hatte besonders durch den Admiral Lütke in Erfahrung gebracht, dafs die erforderlichen Dolmetscher nicht in Petropaulowski — wie in der ersten Instruction des Plover ausgesprochen wurde — sondern vielmehr auf der kleinen Factorei der russisch-amerikanischen Compagnie im Norton-Sund aufgesucht werden müfsten. Demgemäfs war durch Vermittelung des Russischen Staatsministers Grafen Nesselrode ein amtlicher Befehl des Compagnie-Direktors v. Wrangell an den Gouverneur von Sitka ausgewirkt, durch welchen dem Unternehmen der Beistand und Schutz der dortigen russischen Behörden zugesichert wurde **).

Ungeachtet solcher Vorsichtsmafsregeln war auch diese Expedition vielfachem Mifsgeschick und mancherlei unberechneten Abweichungen ausgesetzt. Die Lords der Admiralität sahen sich stark getäuscht, indem sie die Instructionen für die beiden Befehlshaber der Schiffe Herald und Plover auf die Voraussetzung gründeten, dafs beide einander im Sommer 1848 begegnen und mit dem Anfange des Monats Juli die Behrings-Strafse erreichen könnten. Zuerst mufste die Abfahrt, welche auf den Anfang des Jahres angesetzt war, in Folge der zuletzt noch nothwendig befundenen Ausbesserungen am Plover auf mehrere Wochen bis zum 30. Januar ausgesetzt werden. Dann vereitelten Windstillen, widrige Winde

*) *Parliam. Papers* 1847—48, Vol. XLI. *Arctic Expedition* p. 12.
**) ibid. a. a. O. p. 18.

Digitized by Google

und vorzüglich die ungenügende Segelkraft dieses Schiffes jede Möglichkeit eines rechtzeitigen Eintreffens. Erst am 8. Mai wurden die Falklands-Inseln erreicht. Der Zeitpunkt, welcher in der Instruction für die Durchfahrt der Behrings-Strafse angenommen, war bereits schon vorüber, als Moore am 4. Juli vor Callao Anker warf, von dem Ober-Befehlshaber des britischen Seegeschwaders im Stillen Meer, Admiral Hornby, ermächtigt wurde, seinen Lauf sofort nach der Behrings-Strafse zu richten und unterwegs nur bei den Sandwichs-Inseln anzulegen.

Der Befehlshaber des „Herald“, Capt. Kellett, der seit mehreren Jahren mit Aufnahme der Vermessungen an den Küsten des centralen und südlichen Amerika beauftragt gewesen war und ganz unerwartet im April 1848 zu Panama den Auftrag erhielt, sich in Gemeinschaft mit dem „Plover“ an den Operationen zur Rettung Franklins und seiner Gefährten zu betheiligen, hatte später vom Admiral Hornby die Weisung erhalten, nicht erst — wie der Wortlaut der Admiralitäts-Instruction erfordert hätte — die Ankunft des „Plover“ im Hafen von Panama zu erwarten. Da die dort herrschenden Windstillen seine Fahrt zu verzögern drohten, liefs er sein Schiff am 7. Mai von dem Dampfboote Sampson in's Schlepptau nehmen und eine weite Strecke (660 engl. Meilen) in der Richtung nach Kamtschatka hin in's Stille Meer hinausführen. Als er dessenungeachtet in Folge der späteren ungünstigen Wind- und Wetterverhältnisse erst am 7. August in dem, gerade damals mit dem vollen Reichthum der arktischen Vegetation überraschenden Hafen von Petropaulowski eintraf, war ihm nichts unerwarteter, als dafs er seine Hoffnung, den „Plover“ dort vorzufinden, getäuscht fand. Dies setzte ihn in einige Verlegenheit; er zögerte eine volle Woche, ehe er sich nach dem Norton-Sund begab, um dort einen Eskimo-Dolmetscher einzunehmen und die Fahrt nach der Behrings-Strafse und dem Kotzebue-Sund fortzusetzen. Aber überall forschte er dort vergebens nach dem „Plover“, und da er lediglich den Auftrag hatte, für die Stationirung desselben zu sorgen und dann zum Stillen Meere zurückzugehen, war der ganze Zweck seiner Fahrt vereitelt. Das einzige bemerkenswerthe Begegnifs war, dafs die Reisenden während eines 14tägigen Aufenthalts vor der Chamisso-Insel auf einige

Digitized by Google

Eingeborenen stiefsen, die ihnen erzählten, dafs weiter im Inlande eine kleine Anzahl weifser Menschen sich aufhalte. Obgleich diese Kunde sofort vielfache sanguinische Erwartungen anfachte, erschien doch andererseits die Aussage zu räthselhaft und unsicher, und die nähere Verfolgung derselben zeigte sich so weitläuftig, dafs es bei den immer bestimmteren Anzeichen des Winters unmöglich wurde, darauf einzugehen, wenn man sich nicht der Gefahr des Einfrierens aussetzen wollte. Daher trat Capt. Kellett am 29. September die Rückkehr an, segelte am 2. October unter heftigem Schneetreiben durch die Behrings-Strafse und traf nach einem kurzen Aufenthalt in Petropaulowski am 24. October wieder in dem Hafen von Mazatlan ein, um seine Vermessungsarbeiten, welche durch diese Fahrt unterbrochen waren, wieder aufzunehmen.

Commodore Moore hegte bei seiner Ankunft in Oahu die Hoffnung, dem Capt. Kellett mit dem „Herald" zu begegnen. Aber dazu hatte er sich doch zu sehr verspätet; denn seit der Abfahrt aus England waren jetzt 207 Tage vergangen, obgleich das Schiff nur 12 Tage während dieser über alle Berechnung verzögerten Fahrt vor Anker gelegen hatte. Dennoch beschlofs Moore, sein Möglichstes zu thun und noch in diesem Jahre in dem Kotzebue-Sund die Vereinigung mit dem „Herald" zu erstreben. Nachdem das Schiff am 24. Aug. einen reichlichen Vorrath von Obst, Südfrüchten und Gemüse eingenommen, wurden am 25. Aug. von Neuem die Anker zur Fahrt nach der Behrings-Strafse gelichtet. Die vorgerückte Jahreszeit vereitelte indefs zuletzt das Gelingen seiner Pläne. Der eintretende Frost nahm das Fahrzeug einige Meilen südlich der Behrings-Strafse in einem Hafen des dortigen asiatischen Continents, unweit der Lorenz-Insel, auf neun Monate gefangen. Bei diesem Mifsgeschick mufste die Mannschaft es als eine glückliche Fügung betrachten, dafs sich während dieser langen Zeit, in welcher sie von jeder Möglichkeit, etwas für den Zweck ihrer Ausrüstung zu thun, abgeschnitten war, ein günstiges Feld darbot, unsere ethnographische Kunde zu erweitern. Sie kamen an jenen traurigen Küstenlandschaften mit dem bis dahin nur sehr wenig gekannten, aber höchst merkwürdigen Volke der Tusken (oder Tschuktschen), welches sich auffallend freundlich erwies, in den engsten Verkehr, und dieses Volk gab ihnen bald alle nur

Digitized by Google

erwünschte Gelegenheit, Sitten und Gebräuche, die religiösen Ansichten, den Bildungsstand und die Sprache zu erforschen. —

So war denn auch für diese Expedition das Jahr 1848 verloren; die Entwürfe der Admiralität waren hier mehr als irgendwo sonst verfehlt. Während in England die besten Erwartungen gehegt wurden, während man den Nachrichten über das Zusammentreffen der Suchenden am Mackenzie mit den verschiedensten Muthmafsungen entgegensah, war James Ross, nachdem er kaum den Eingang zur Barrow-Strafse überschritten, in die Gefangenschaft des Eises gerathen und Commodore Moore hatte nicht einmal die Behrings-Strafse zu erreichen vermocht. — Allein das Jahr 1849, welches für Ross eine so höchst ungünstige Wendung nahm und an dem nordamerikanischen Küstengebiet des Kupferminenflusses nur durch einen verunglückten Versuch des muthigen Rae bezeichnet wurde, sollte doch wenigstens der Behrings-Strafsen-Expedition einige unmittelbare Erfolge bringen.

Sobald im Frühjahr 1849 die ersten Anzeichen den Wiederbeginn der Schifffahrtszeit ankündigten, war Comm. Moore bereits auf's angelegentlichste bedacht gewesen, alle Anstalten zur möglichst schleunigen Fortsetzung der Fahrt zu treffen. Das Schiff war mit aller Sorgfalt ausgebessert und, so weit es sich thunlich erwies, befestigt. Das durchschnittlich 5 Fufs dicke Eis im Hafen und an der Küste wurde unter der angestrengtesten Arbeit des gröfseren Theils der Mannschaft, zum Theil bei kaltem Sturm- und Nebelwetter und selbst bei furchtbarem Schneegestöber, seit der zweiten Hälfte des Monats Mai mit einer Fahrstrafse durchschnitten, welche das Schiff am 13. Juni aus seiner langen und einförmigen Haft befreite und ihm den Zugang zum Meere eröffnete. Diefs war der Augenblick, dem Alle mit steigender Ungeduld sich entgegen gesehnt hatten; nichts lag ihnen näher, als daran zu denken, dafs sie schon im vorhergehenden Jahre vergeblich vom „Herald" gesucht und am Mackenzie von Mitgliedern der anderen Expeditionen erwartet würden. Daher wurde ihnen der Abschied von den Tusken leicht, obgleich diese Wilden in den letzten Tagen ihrer Anwesenheit und Angesichts der Vorbereitungen zur Abreise noch rührende Beweise der Anhänglichkeit gaben. Die eigentliche Abfahrt verzögerte sich unter allerlei Schwierig-

Digitized by Google

keiten indefs dennoch bis zum 1. Juli, und selbst dann brachte das vom Norden herabtreibende Packeis unter widrigen Winden noch vielfache Hemmungen. Unter diesen Umständen war es ein erwünschtes Begegnifs, dafs Moore zwei amerikanische Walfischfahrer, die sich dort am Cap Chaplain in ihrer Weiterfahrt gehemmt sahen, antraf und dadurch Gelegenheit erhielt, nicht nur verschiedene nautische Erkundigungen einzuziehen, sondern auch für seine Mannschaft, die unter der Entbehrung einer angemessenen Kost viel zu leiden gehabt, einige Vorräthe an Brot und Fleisch „zu europäischen Preisen" anzukaufen.

Bei der Ankunft im Kotzebue-Sund am 13. Juli erfuhr Comm. Moore auf der Chamisso-Insel, dafs Capt. Kellett mit dem „Herald" dort im vorhergehenden Herbst vergeblich nach ihm gesucht hatte, und er glaubte jetzt die Entsendung der Boot-Expedition längs der Küste zum Mackenzie um so weniger noch beanstanden zu dürfen, da die Eindrücke verfehlter Erwartungen und Verabredungen so lebendig in ihm angeregt waren. Allein kaum hatten die beiden für dieses Unternehmen bestimmten Böte am frühen Morgen des 15. Juli den „Plover" verlassen, als von der anderen Seite her das Schiff „Herald" erschien, welches unter ungünstigem Wind und Wetter auf dem Wege von Honolulu her beinahe 2 Monate aufgehalten wurde. Indem damit jene so lange vergeblich erstrebte Vereinigung der beiden Schiffe endlich erreicht war, verständigten sich die beiden Befehlshaber gleich beim Anfange ihrer gemeinsamen Berathung dahin, dafs es am zweckmäfsigsten sein werde, die zur Ausführung jener Küstenfahrt abgeschickten beiden Böte, welche erst einige Stunden unterwegs waren, wieder zurückzurufen; um so mehr, da Capt. Kellett in dieser Beziehung besondere Instructionen erhalten und sich in Stand gesetzt hatte, die Ausrüstung zu vervollständigen und auf einen gröfseren Mafsstab zu bringen.

Die Anführung dieser Boot-Expedition wurde jetzt dem Lieut. Pullen, der eben auf dem „Herald" herbeigekommen war, übergeben und vier grofse Böte mit 25 Mann und Vorräthen auf 70 Tage, aufserdem mit 20 Pemmikan-Fäfschen, die an verschiedenen Punkten der Küste für die vermisste Mannschaft eingegraben werden sollten, zu seiner Verfügung gestellt.

Digitized by Google

Den beiden Befehlshabern Kellett und Moore stand damals ein über alle Erwartung reichlicher Vorrath von Lebensmitteln zu Gebote; denn abgesehen davon, dafs es gelungen war, ein von Capt. Beechey im Jahre 1826 eingegrabenes grofses Fafs mit Mehl an einem Felsen der Chamisso-Insel aufzufinden *), hatte ein ehemaliger Steuermann der britischen Marine, Robert Shedden, der in diesen Tagen mit seiner Yacht „Nancy Dawson" bei der Chamisso-Insel ankerte, seinen unverhältnifsmäfsig reichen Proviant dem Capt. Kellett als Geschenk dargeboten.

Dieser hochherzige Mann war gerade auf einer Reise um die Welt begriffen, als ihn plötzlich zu Hongkong die Kunde der Franklin'schen Rettungs-Expeditionen erreichte und mit solcher Gewalt fortriss, dafs er den Entschlufs fasste, sich den patriotischen und menschenfreundlichen Unternehmungen für die Vermissten ganz zu widmen. Er unternahm in dieser Absicht auf eigene Hand eine Ausfahrt in das Eismeer; allein sein Fahrzeug zeigte sich unfähig, den Hindernissen und Gefahren einer solchen See zu begegnen, und zu seinem tiefen Kummer sah er sich durch die rohe Widerspenstigkeit seines Schiffsvolks in die widerlichsten Unannehmlichkeiten verwickelt. Hierauf spendete er mit der gröfsten Freudigkeit sowohl der Boot-Expedition als dem Comm. Moore, der sich zur Ueberwinterung an jenen Küsten vorbereitete, von seinen Vorräthen. Durch den Keim einer tödtlichen Krankheit, die ihn unaufhaltsam aufrieb, wurde Shedden bald nachher genöthigt, sich wärmeren Himmelsstrichen zuzuwenden. Allein das tropische Klima scheint sein Lebensende nur beschleunigt zu haben. Er starb fern von der Heimath zu Mazatlan und wurde am 17. Nov. 1849 von den Offizieren der Schiffe „Herald" und „Amphitrite" nach dem dortigen protestantischen Kirchhofe zur Gruft geleitet. Seine edle Bereitwilligkeit zu allen Anstrengungen und Opfern

*) Das Fafs enthielt ursprünglich 336 Pfd. Mehl; davon war die gute Hälfte so vortrefflich erhalten, dafs Kellett bei einem aufserordentlichen Gastmahl sämmtliche Mehlspeisen und Puddings aus diesem Vorrathe bereiten lassen konnte. Seemann *Voyage of H. M. S. Herald*, Vol. II, p. 100 (Uebersetzung Bd. II, p. 109). Hooper *Ten months among the tents of the Tuski*, p. 230.

Digitized by Google

wird ihm in der Geschichte der Franklin-Expeditionen einen bleibenden Ehrenplatz sichern *).

Nachdem die Boot-Expedition am 25. Juli ihre Erkundungsfahrt angetreten, versuchten Kellett und Moore zuerst gemeinsam in nordöstlicher Richtung vorzudringen. Unter vielen Fährlichkeiten und Bedrängnissen kamen sie am 29. Juli bis 72° 51', aber alle Bemühungen, einen am tiefen Horizont erkennbaren Wasserspiegel zu erreichen, erwiesen sich vergeblich. Als hierauf in der letzten Hälfte des Monats August sich die beiden Schiffe getrennt hatten, segelte Kellett von der Wainwrights-Bai in nordwestlicher Richtung aus und entdeckte im 71° 17' n. Br. eine fast unzugängliche, unbewohnbare Insel, die er nicht ohne Gefahr und Anstrengung in aller Förmlichkeit Namens der Königin Victoria mit aufgehisster Flagge in Besitz nahm und Kraft seines Rechts als Entdecker „Heralds-Insel" nannte.

Aber wie sehr ist die That dieser Besitznahme, deren praktische Erfolglosigkeit aufser Zweifel war, gegen die Entdeckungen zurückgetreten, welche Capt. Kellett und seine Gefährten in unbestimmter Ferne an jenem Punkte überraschten! Der Rand des vor ihren Blicken weithin sich ausbreitenden Packeises zeigte sich nicht so dicht geschlossen wie an anderen Stellen. Eine Anzahl von offenen Wasserstrafsen führte augenscheinlich gegen eine Inselgruppe hin, von welcher man nur durch einen Zwischenraum von etwa 25 engl. Meilen getrennt war. Bei näherer Untersuchung ergab sich, dafs nicht sowohl die Festigkeit des Eises als vielmehr lediglich der Mangel einer erforderlichen Tiefe das Erreichen dieser Inseln unmöglich machte. Zur höchsten Ueberraschung Aller wurde dann in dunkler ungemessener Ferne weit über die Inseln hinaus eine hohe ausgedehnte Landbildung erblickt. Indessen waltete dabei doch ein verfängliches Mifsgeschick. Denn obgleich nach allen anderen Himmelsgegenden das Wetter so vollständig aufgeklärt war,

*) Sowohl die officiellen Berichte von Kellett, Moore und Pullen in den *Parliam. Papers* 1850, als auch die angeführten Bücher von Seemann und Hooper gedenken des Robert Shedden mit Ehren. Dagegen haben wir selbst in dem sonst seiner Vollständigkeit wegen gepriesenen Theile des *Annual Register* vergebens nach näheren biographischen Notizen gesucht.

Digitized by Google

dafs die eigenthümliche Helle der arktischen Atmosphäre eine fast unbegrenzte Fernsicht eröffnete, blieb gerade der Theil des Horizonts, in welchem jenes Land sich erhob, von düsterem Wolkenspiel umzogen. Hier rollten die Nebel bald mehr bald weniger dicht hin und her, so dafs jene hohen Gipfel nur von Zeit zu Zeit durchschimmerten und die Formen von Säulen, Pfeilern und abgestumpften Kegelbergen sich nur unbestimmt erkennen liefsen. Anfangs hegten einige Mitglieder der Mannschaft noch Zweifel; sie erklärten das Alles für Täuschung, bis ein plötzliches Aufhellen, welches indessen kaum einige Secunden anhielt, Allen den Ausruf abnöthigte: „Ja das ist Land sicher und gewifs!" *) Capt. Kellett erklärt sich in seinem amtlichen Bericht mit grofser Bestimmtheit für die Ansicht, das jene Höhen mit den, nach Admiral v. Wrangell's Bericht, vom Cap Jakan aus gesehenen Bergen zusammenhängen müssten. Die bis dahin mit entschiedenem Mifstrauen behandelte Erzählung des Russen Andrejew, der im Jahre 1762 auf einer Entdeckungsreise in dieser Gegend ein von dem Völkchen Kraïhaï bewohntes Land, Namens Titigen, gefunden haben wollte, ist seitdem in einem ganz anderen, günstigeren Lichte betrachtet.

Die speculative Erdkunde hat auf diese drei Entdeckungen die Grundlage zu Combinationen über die Gestaltung des arktischen Polarmeeres gebaut, welche — wie wir unten sehen werden — auf einen Kreis von Vermuthungen über das Schicksal Franklins und seiner Gefährten vielfach eingewirkt haben. Es läfst sich nicht leugnen, dafs das Eismeer jenseits der Behrings-Strafse einen ganz anderen Charakter hat, als der obere Wellington-Canal, die Baffins-Bai und ganz besonders die See von Spitzbergen. Denn während Parry in der letzteren bis 82° 45′ vordrang, während Inglefield in der Baffins-Bai doch auch bis 78° 35′ und Belcher in dem oberen Wellington-Canal fast eben so weit bis 78° 10′ gelangte und von ihnen Allen ein unermessliches arktisches Polarmeer erblickt wurde, konnte Kellett in nordöstlicher Richtung vom

*) *„There, Sir, is the land, quite plain!"* Kellett's Bericht vom 22. Novbr. 1849 in den *Parliam. Papers* 1850, Vol. XXXV. *Arctic Expedition*, p. 18. Grofsentheils wörtlich aufgenommen in Seemann *Voyage of H. M. S. Herald*, Vol. II, p. 114 f.

Digitized by Google

Cap Lisburne nicht bis zum 72° n. Br. kommen, weil das Meer zu seicht wurde und er sah am nördlichen Horizont emporragendes Bergland. Es bleibt immer bemerkenswerth, dafs Erscheinungen wie Eisberge *) oder jene Massenbildung des Mitteleises in der Baffins-Bai, und auch bedeutende Meeresströmungen hier nicht vorkommen. Wenn wir alle diese und andere später zu erwähnende Thatsachen zusammennehmen, bleibt wohl kaum ein Zweifel, dafs auch jenseit der Behrings-Strafse ein mittelländisches Meer vorhanden ist, welches im Norden von einer in ewige Eismassen eingehüllten Landbildung eingesäumt wird, deren nördliche Grenzen zumal bis jetzt der menschlichen Forschungskraft unerreichbar geblieben sind.

Die Boot-Expedition unter Lieutn. Pullen **) hatte sogleich anfangs mit erheblichen Hindernissen zu kämpfen; die Eismassen versperrten überall den Weg, und nur mit der gröfsten Anstrengung gelang es, durch die engen und labyrinthischen Fahrstrafsen zwischen denselben vorzudringen. Rob. Shedden folgte den Böten mit seinem schwachen Fahrzeuge; er hatte bei sich beschlossen, sie zum Mackenzie zu begleiten. Alle Mahnungen, Vorstellungen und Bitten, ihn zur Umkehr zu bewegen, waren vergebens. Als er aber am Cap Barrow von einem Hügel herab seinen Blick auf die starren Eisfelder der Umgegend richtete, sank ihm der Muth. Sein letzter Wunsch war, dafs Lieut. Pullen von seinen Vorräthen und Instrumenten annehme, was ihm irgend bei der Weiterfahrt zu Statten kommen könnte. An demselben Tage beschloss Pullen, die beiden gröfseren Böte seiner Expedition zurückzusenden und nur die beiden kleineren Walfischkähne mit 90tägigen Vorräthen und den 20 Pemmikangefäfsen bei sich zu behalten. Diese Mafs-

*) Wenn wir in der deutschen Bearbeitung des Buchs von Seemann („Reise um die Welt") z. B. Bd. II, S. 124 von Eisbergen jenseits der Behrings-Strafse lesen, so ist diefs lediglich ein Uebersetzungsfehler; im Original steht dafür *pack* (Packeis).

**) Pullen's Berichte vom 30. Juli und 4. Aug. 1849 in den *Parliam. Papers* 1850, a. a. O. p. 27 ff., besonders aber das vom Fort Simpson am Mackenziefluss aus am 4. Oct. 1849 übersandte Tagebuch in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. L.: *Further correspondance and proceedings connected with the Arctic Expedition*, p. 23—33. — Hooper's Erzählung in seinem Buche: *Ten months among the tents of the Tuski*, Cap. XIV. XV.

Digitized by Google

regel zog jedoch manche Schwierigkeiten nach sich; die kleinen Böte waren so überladen, dafs sie tief im Wasser gingen. Es kam vor, dafs die Wellen über Bord schlugen und die Lebensmittel verdarben. Ein Mal war die Gefahr des Sinkens so grofs, dafs die Auskunft ergriffen werden mufste, 300 Pfund Mehl und 200 Pfund Kartoffeln in's Meer zu schütten. Die Mannschaft bestand aufser Pullen aus zwei Steuermännern (Abernethy und Hooper) und 11 Matrosen. Während der 32tägigen Fahrt liefs man es sich angelegen sein, der Küste möglichst nahe zu bleiben, mit den Eingeborenen vielfach in Verkehr zu treten und alle Punkte, wo irgend etwas Auffallendes erblickt wurde, genau zu untersuchen. Die Nächte brachten die Männer, da die Kähne zu einem Nachtlager keinen genügenden Raum darboten, mit einer oder zwei Ausnahmen am Lande zu, und diefs war um so unbedenklicher, da die Fahrt in die Jahreszeit einer ununterbrochenen Helle fiel. Obgleich sie nirgends eine positive Spur von Franklin zu entdecken vermochten, war diese Reise doch von Wichtigkeit; denn nun konnte mit Gewifsheit angenommen werden, dafs die Vermissten das amerikanische Festland nicht erreicht hatten, und zugleich war es beruhigend, dafs auch dieser Theil der Küste durch die von Pullen an mehreren Punkten niedergelegten Lebensmittel und Nachrichten bei ihrem etwaigen späteren Eintreffen nicht ohne Hülfsquellen war.

Wachsende Besorgnisse in England. Plan der Rettungs-Expeditionen für das Jahr 1850.

Nichts war natürlicher, als dafs man in England mit der lebhaftesten Ungeduld neuen Nachrichten über Franklin und über die Erfolge dieser Expeditionen entgegensah und dafs unter der herrschenden Ungewifsheit zuletzt die Besorgnisse in beständigem Wachsthum blieben. Das Verlangen nach energischen Mafsregeln steigerte sich fortan immer höher; immer dringender wurde namentlich der Admiralität in Erinnerung gebracht, dafs es Pflicht

Digitized by Google

sei, in einem viel gröfseren Mafsstabe, als bisher geschehen war, auch durch Ausschreiben von Belohnungen, für die Aufsuchung und Rettung der Vermissten einen allgemeinen Wetteifer hervorzurufen. Am 23. März 1849 wurde eine Bekanntmachung *) erlassen, durch welche dieselbe Summe, welche in früheren Zeiten ausschliefslich britischen Seefahrern für die Entdeckung einer nordwestlichen Durchfahrt zugesichert war (20,000 Pfd. Sterl. oder 100,000 Dollars), jetzt nicht blos britischen Unterthanen, sondern auch den Angehörigen jedes Landes und Volkes ausgesetzt wurde, denen es gelingen würde, die Mitglieder der vermissten Mannschaft zu retten, und gleichzeitig erhöhte Lady Franklin den von ihr ausgebotenen Preis auf 3000 Pfd. Sterling. Alle diplomatischen Verbindungen und Handelsbeziehungen, alle durch die Weltstellung Englands ermöglichten Mittel wurden aufgeboten, um die Kunde dieser Preise in alle Welt zu verbreiten, und auch bei andern Nationen, namentlich in Rufsland und Nordamerika, Theilnahme an dieser Angelegenheit hervorzurufen.

Dann kamen in der zweiten Hälfte des Jahres nach und nach die Berichte über das Mifslingen sämmtlicher ausgesandter Expeditionen, die mit dem bittersten Unmuth aufgenommen wurden und einen allgemeinen Ausbruch der lebhaftesten Besorgnisse anfachten. Diese Stimmung erreichte den höchsten Grad in den ersten Tagen des Monats November, als Richardson und James Ross fast gleichzeitig in England wieder eintrafen. Jetzt waren 4 Jahre und 6 Monate verflossen, seitdem „Erebus" und „Terror" die britischen Küsten verliefsen, und trotz aller Vorkehrungen und Ausrüstungen war noch immer keine positive Nachricht erreicht, welche über die Begegnung des Walfischjägers Dannett hinausging. Ueber allen Erlebnissen und Schicksalen der Mannschaft seit dem 26. Juli 1845 lag der trübe Schleier eines undurchdringlichen Geheimnisses. Von allen Messingcylindern, die Franklin jenseit des 65° n. Br. über Bord werfen sollte und ohne Zweifel auch ausgeworfen hat, war kein einziger entdeckt; auf keiner Küste, auf keiner Insel war eine Flaggenstange oder sonst ein Zeichen aufgefunden, welches auf die Vermissten zurückwies. Gleichwohl

*) *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 148 f.

Digitized by Google

hatte die Regierung Alles gethan, was geschehen konnte; sie hatte die Pläne von den bewährtesten Gewährsmännern entwerfen lassen, sie hatte die tüchtigsten Seefahrer mit deren Ausführung beauftragt und sie mit allen Mitteln für ihre Aufgabe ausgerüstet. Nie war die Ohnmacht der menschlichen Kräfte und die Unzulänglichkeit der weisesten Rathschläge vor dem furchtbaren Walten der Elemente in jenen unerforschten Gegenden des Polarmeeres augenscheinlicher geworden. Dieſs gab den Befürchtungen für Franklin einen neuen unerschöpflichen Stoff. Selbst die Einsicht der Bewährtesten schien sich zu verdunkeln; alle Hoffnungen sanken; fast Niemand wagte mehr eine Ansicht über den Verbleib der Unglücklichen auszusprechen. Nach allen Seiten hin machte diese unheimliche Ungewiſsheit den Eindruck trostloser Verzweiflung. Niemand war im Stande, die Einwürfe zu widerlegen, welche jetzt sogar gegen die erfolgte Ankunft Franklin's in der Barrow-Straſse geäuſsert wurden. Die kühne und freudige Zuversicht, welche aus allen Briefen und Zuschriften der Vermissten einst so lebendig ansprach, erschien jetzt um so trüber und ergreifender.

In den Jahren 1848 und 1849 waren verschiedene Walfischfänger an der Baffins-Bai mit den Eskimo in Verkehr getreten und hatten aus ihrem Munde Nachrichten geschöpft, welche dort die lebhaftesten Hoffnungen auf die Wohlbehaltenheit und baldige Rückkehr der Vermissten anfachten. Unter Anderem hatte der Führer des Schiffes „Chieftain“ von einem Eskimo, den er an der Ponds-Bai traf, durch Zeichen und Worte, die er in seiner Weise mit Abbildungen von Schiffen begleitete, allerlei räthselhafte Andeutungen erhalten: zwei groſse Fahrzeuge sollten seit vier Jahren an der Westseite, zwei andere an der Ostseite von Prinz-Regent-Inlet eingefroren liegen*); ähnliche Aussagen an anderen Orten wiesen auf die Nordseite der Barrow-Straſse, auf die Richtung jenseits der Melville-Bai. Allein je gröſser die erste Erre-

*) Diese Nachricht wurde von dem Eigenthümer des Walfischfahrers „Truelove“, mit welchem Lady Franklin Fleisch- und Kohlenvorräthe abgeschickt hatte, die für die Vermissten am Lancaster-Sunde niedergelegt wurden, am 4. Octbr. 1849 der Admiralität gemeldet. Sie scheint anfangs mit groſser Aufmerksamkeit aufgenommen zu sein, vergl. *Parliam. Papers* 1850, a. a. O. p. 70 f.

Digitized by Google

gung bei solchen Mittheilungen, desto niederschlagender war die nachfolgende Enttäuschung. Im Jahre 1849 unternahm der Arzt Robert Anthruster Goodsir, dessen Bruder wir als Mitglied der Franklin'schen Expedition kennen gelernt haben, mit dem Walfisch-Capitain Wilhelm Penny eine Fahrt in die Baffins-Bai und den Lancaster-Sund. Bekümmernifs und unruhige Beklommenheit trieben ihn in die arktischen Gewässer; heifse Sehnsucht hatte in ihm dunkle Ahnungen und vielleicht selbst die Hoffnung erweckt, zu der Rettung der Vermissten etwas beitragen zu können. Die Fahrt ging glücklich von Statten. Als Penny bei der Ankunft am Lancaster-Sund die von der Admiralität ihm übergebenen Cylinder mit Nachrichten für die Vermissten niederlegte, kämpfte Goodsir eine Zeit lang mit dem Gedanken, die letzten, trüben Familiennachrichten für seinen Bruder hinzuzufügen; er entschlofs sich zuletzt, diefs nicht zu thun, um das Herz des sehnsuchtsvoll Erwarteten nicht zu verwunden, indem er überlegte, dafs eine solche Kunde ihn zu einer Zeit treffen könnte, wo sein Herz nach langen Leiden der Aufheiterung und Ermuthigung bedürfte. Er hatte mehrmals Gelegenheit, sich durch eigene Erfahrungen zu überzeugen, wie leicht jene trüglichen Eskimoberichte, die schon damals so oft vergebliche Aussichten hervorriefen, aus gegenseitigen, sich steigernden Mifsverständnissen selbst ohne eine böse Absicht entstehen konnten. Während der Rückreise verdunkelte sich Goodsir's Stimmung fast von Tag zu Tag; als er nach achtmonatlicher Abwesenheit den heimathlichen Boden wieder betrat, war sein Gemüth unter den Erinnerungen der Fährlichkeiten in den arktischen Meeren nur von der tiefsten Hoffnungslosigkeit aller gehegten Aussichten erfüllt *).

Es ist erhebend zu sehen, wie der gesunde und freie Sinn, erhoben von dem festen Bewufstsein der Pflicht, sich unter allen diesen Widerwärtigkeiten und niederschlagenden Erfahrungen dennoch zum lebensvollsten und thatkräftigsten Aufschwunge ermannte. Keinen Augenblick ist damals die Ansicht schwankend gewesen, dafs das bisherige Mifslingen nimmermehr zum Aufgeben einer so

*) *An arctic voyage to Baffins Bay and Lancaster Sound, in search of friends with Sir John Franklin. By R. A. Goodsir.* London 1850. 8.

Digitized by Google

edlen Sache führen dürfe. Indem sich durch eine klare Gesammtanschauung der wahrscheinlichen Eventualitäten des „Erebus“ und „Terror“ und der Schicksale ihrer Mannschaft ergab, dafs die Hoffnung auf Geborgenheit wenigstens eines Theils der Mannschaft nicht aufgegeben werden dürfe; indem man erwog, dafs sie den bisherigen Erfahrungen zufolge weder durch Krankheit noch durch Mangel an Nahrung Alle aufgerieben sein, und dafs die in dem hohen Norden vorhandenen Subsistenzmittel immer noch eine Ergänzung ihrer Vorräthe gewähren konnten, — erwachte der Gedanke, dafs zur Rettung der Unglücklichen der äufserste Zeitpunkt noch nicht vorüber sei, in seiner vollen Stärke, und es war recht eigentlich im Sinne der Besten und Edelsten des britischen Volks, als jetzt die Admiralität den Entschlufs fafste, die Nachsuchungs-Expeditionen unverzögert in einem überraschend grofsartigeren Mafsstabe weiter zu führen.

Aus den Forschungen von Richardson und James Ross, wie weit sie auch von ihrem Ziele entfernt geblieben waren, liefs sich doch ziemlich sicher entnehmen, dafs die Vermissten weder am Südrande der Barrow-Strafse bis zum Cap Walker hin, noch auch in Gegenden verschlagen waren, welche ihnen die Küste des amerikanischen Continents erreichbar machten. Auf die vom Lieut. Pullen unternommene Nachsuchungsfahrt von der Behrings-Strafse nach dem Mackenzie wurde wenig Gewicht gelegt; man glaubte ihre Fruchtlosigkeit voraussetzen zu müssen, obgleich noch keine Nachrichten von derselben eingelaufen sein konnten. Dagegen waren die nördlichen Gebiete des sogenannten Arktischen Archipelagus jenseit der Barrow-Strafse, namentlich das Banks-Land und die Melville-Insel, noch unerreicht geblieben. Diesen Archipelagus beschloss die Admiralität zum Ziel- und Vereinigungspunkt der neu auszurüstenden Expeditionen zu machen; dort sollten sie von der Barrow-Strafse, vom Mackenzie-Flusse und von der Behrings-Strafse aus zusammentreffen und nach allen Richtungen die ausgedehntesten Nachsuchungen anstellen. Wie sehr auch alle Hoffnungen bis jetzt getäuscht waren, so konnte es doch kaum zweifelhaft sein, dafs durch Ausführung dieses mit grofser Kühnheit, aber auch mit der bedachtsamsten Ueberlegung entworfenen Planes endlich doch noch eine bestimmte Kunde über das Schicksal der

Digitized by Google

gesuchten Mannschaft und vielleicht selbst deren Rettung erreicht werden würde.

Die Rettungs-Expedition nach der Behrings-Strafse im Jahre 1850.

Admiral Beaufort stellte in einem Gutachten vom 24. Novbr. 1849 die Nothwendigkeit eines Versuchs, von der Behrings-Strafse mit zwei starken Schiffen gegen die Melville-Insel vorzudringen, mit dem gröfsten Nachdrucke dergestalt in den Vordergrund, dafs die Admiralität mit aller Entschiedenheit auf denselben einging. Indem zuerst die „arktischen Autoritäten" aufgefordert waren, ihre Ansichten darüber auszusprechen, fehlte es anfangs zwar keineswegs an mannichfaltigen Einwendungen. Namentlich äufserten Beechey und Back Zweifel und Bedenken. Allein Parry und James Ross gewannen das Feld; sie trafen in dem Vorschlage zusammen, die beiden Schiffe „Enterprise" und „Investigator", deren Dauerhaftigkeit sich bei der letzten Barrow-Strafsen-Fahrt so aufserordentlich bewährt hatte, für dieses Unternehmen auf der Stelle in Bereitschaft zu setzen. Dann wurde sofort Capt. Collinson zum Befehlshaber ernannt und Commodore Mac Clure als Führer des Schiffes „Investigator" ihm beigegeben.

Diese Expedition ist in mehrfacher Hinsicht so bemerkenswerth geworden, sie hat so eigenthümliche und aufserordentliche Erfolge gehabt, dafs es fast unerlässlich erscheint, die für sie von dem Admiralitäts-Amte gegebene Instruction, — zumal diese Urkunde einen so bestimmten Blick auf die damaligen Aussichten und Anschauungen der Behörde eröffnet — hier vollständig mitzutheilen *):

1) Nachdem die während der letzten beiden Jahre zur Rettung des „Erebus" und „Terror" unternommenen Versuche nunmehr fehlgeschlagen sind und jede Möglichkeit einer Erreichung der Parry-Inseln durch die Anhäufung des Eises in dem oberen Theile der Barrow-Strafse vereitelt worden ist; und da möglicherweise an den beiden, im Osten und Westen

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1850, Vol. XXXV, p. 82—84.

Digitized by Google

vorhandenen Eingängen des Polarmeeres nicht dieselbe Strenge der Witterung gleichzeitig vorherrscht: so haben wir uns jetzt, veranlasst durch eine Angelegenheit von solcher Bedeutung, entschlossen, von der Westseite her eine Expedition in das Polarmeer auszusenden; und da wir auf Ihren Eifer und auf Ihre Geschicklichkeit vollständiges Vertrauen setzen, haben wir es geeignet befunden, Ihnen den Befehl des Schiffes Ihrer Maj. „Enterprise" zu übergeben und zugleich das Schiff Ihrer Maj. „Investigator" zur Verfügung zu stellen. Beide Schiffe sind angemessen gegen den Zusammenstofs mit dem Eise befestigt worden und aufserdem mit einem Heizapparat für die arktische Temperatur versehen und mit Lebensmitteln auf 3 Jahre, sowie auch noch anderweit mit grofsen Vorräthen ausgestattet. Wir ersuchen Sie demnach und weisen Sie hiermit an, mit diesen Schiffen, sobald sie vollständig in Stand gesetzt sein werden, so schnell als möglich nach dem Cap Virgins hin abzusegeln, um so noch im Monat Juli die Behrings-Strafse erreichen zu können.

2) Der Oberbefehlshaber des Geschwaders im Stillen Meere ist ersucht worden, bei Cap Virgins ein Dampfboot für Sie in Bereitschaft zu halten, von welchem Sie durch die Magellan-Strafse und den Wellington-Canal und dann weiter bis gegen Valparaiso hin in's Schlepptau genommen werden.

3) In diesem letzteren Hafen werden Sie in möglichster Eile Wasservorräthe einnehmen, Ihre Mannschaft sich erholen lassen, sowie auch Ihren Bedarf an Brot und anderen Vorräthen ergänzen; und dann weiter Alles aufbieten, um so zeitig als möglich nach den Sandwich-Inseln zu gelangen.

4) Es liegt höchstens im Bereiche der Möglichkeit, dafs Sie jene Inseln zur Zeit der Anwesenheit des dem Befehle des Capt. Kellett untergebenen Schiffes Ihrer Maj. „Herald" erreichen. Sollte diefs indefs eintreten, so werden Sie von ihm nicht nur jeder Hülfeleistung, sondern auch mancher zweckdienlicher Mittheilungen über die Durchfahrt der Behrings-Strafse und das weitere Vordringen nach Norden sich zu versehen haben. Noch unwahrscheinlicher ist Ihr dortiges Zusammentreffen mit dem Schiffe Ihrer Maj. „Plover"; indessen werden Sie hierdurch ermächtigt, dasselbe und den Comm. Moore, wo Sie auch demselben begegnen, unter Ihren Befehl zu nehmen.

5) Auf den Sandwich-Inseln werden Ihnen unsere nachträglichen Vorschriften eingehändigt werden, indem wir solche im nächsten März mit dem Postschiffe nach Panama abgehen zu lassen beabsichtigen. Sollten solche Vorschriften dort nicht vorfindlich, oder sollten die gegenwärtigen Weisungen durch dieselben nicht irgendwie abgeändert sein: so werden Sie Sich auf's sorgfältigste angelegen sein lassen, die beiden Fahrzeuge von Neuem zu verproviantiren, wo möglich die erforderlichen Eskimo-Dolmetscher anzuwerben und alle nothwendigen Vorbereitungen zur Weiterfahrt nach der Behrings-Strafse zu treffen, damit das Eismeer bis zum 1. August von Ihnen erreicht werde.

6) Aus den verschiedenen an Capt. Kellett erlassenen Instructionen

Digitized by Google

wird Ihnen klar werden, dafs der Punkt, an welchem er zu treffen, sich nicht bestimmen läfst; es ist jedoch wahrscheinlich, dafs Sie die beiden Schiffe „Herald" und „Plover" bei einander finden.

7) Wir sehen es als ein wesentliches Erfordernifs an, dafs Sie nach Ihrer Ankunft im Eismeer ein Depot oder einen Zufluchtsort ersehen, nach welchem sich die eine oder andere Abtheilung der Expedition zurückwenden kann. Demzufolge ist der „Plover" an dem hierzu am besten gelegenen und zugleich an einem möglichst weit vorgerückten Punkte aufzustellen, etwa bei Wainwrights-Inlet oder in dem Busen bei Hope-Point; oder wenn diese Punkte sich als unsicher ergeben und in der Nähe von Barrow-Point ein anderer geeigneter Ort nicht aufzufinden sein sollte, bei der Chamisso-Insel oder in irgend einem Theile des Kotzebue-Sundes, der die erforderliche Sicherheit gewährt.

8) In Erwägung der Natur des Dienstes, zu welchem der „Plover" bereits verwendet worden ist, und in Rücksicht darauf, dafs ein Theil seiner Mannschaft nicht wohl im Stande sein möchte, die Beschwerden eines ferneren Aufenthalts in jenen Breiten auszuhalten, werden Sie von demselben und von dem „Herald", wenn dieses Schiff in der Nähe sein sollte, Freiwillige auffordern, eine für den Dienst desselben ausreichende Mannschaft zu bilden, und sich dabei angelegen sein lassen, Männer von gutem Charakter auszuwählen und ihre Zahl nicht über das wirkliche Bedürfnifs für den Schiffsdienst und für die Vertheidigung oder Sicherung gegen irgend welche verrätherische Angriffe der Eingeborenen am Norton-Sund auszudehnen.

9) Die durch den Austritt der invaliden Mannschaft disponibel gewordenen Löhnungsbeträge für die unteren Offiziere sollen den freiwillig Zurückbleibenden zu Gute kommen. Diese Letzteren sind jedoch erst einer strengen und genauen Untersuchung der bei den verschiedenen Schiffen angestellten Aerzte zu unterwerfen, und es werden nur diejenigen zuzulassen sein, die in jeder Beziehung fähig erscheinen, einem so weitaussehenden Dienste zu genügen. Die aufserdem etwa erforderliche Ergänzung der Mannschaft ist durch die Schiffe „Enterprise" und „Investigator" zu bestreiten.

10) Nachdem diese Mannschaft dergestalt organisirt ist (dieselbe verbleibt übrigens unter den Befehlen des Comm. Moore und der gegenwärtig auf dem „Plover" stationirten, so wie der in Gemeinschaft mit ihnen für diesen Dienst freiwillig zurückbleibenden Offiziere), soll der „Plover" im Fall der Anwesenheit des „Herald" durch den Capt. Kellett mit allen ihm entbehrlichen Lebensmitteln, Brennmaterialien und Vorräthen ausgestattet werden, wobei wohl zu beachten ist, dafs es nicht allein darauf ankommt, für den Bedarf der Mannschaft bis zum Herbst 1853 und für die Eventualität, dafs Abtheilungen der Franklin'schen Expedition am Bord eintreffen möchten, zu sorgen, sondern auch auf die Möglichkeit Bedacht zu nehmen, dafs Abtheilungen der Schiffe „Enterprise" und „Investigator" genöthigt werden könnten, auf dem „Plover" Zuflucht zu suchen.

Digitized by Google

11) Bei den Maßnahmen für diese Ausstattung des „Plover" ist sowohl die Anzahl der dem „Herald" zugetheilten Mannschaft als auch die zur Fahrt dieses Schiffes nach Oahu nöthige Versorgung in Obacht zu nehmen; und nachdem Capt. Kellett Ihnen alle Baiders oder leichte Böte, deren er entbehren kann, als ersprießliche Zugabe der auf Ihrem Schiffe und auf dem „Investigator" vorhandenen Böte für die im Frühjahr von den Schiffen ab auszuführenden Nachsuchungspartien, überwiesen haben wird, soll der „Herald" sich nach den Sandwich-Inseln begeben, dort Vorräthe einnehmen und dann in Gemäßheit unserer Instruction vom 14. Decbr. v. J. über Hongkong nach England zurückkommen.

12) Indem Sie demzufolge den „Plover" zur Abfahrt nach seinem Winterquartier abfertigen, werden Sie den Commodore Moore anweisen, an der Behrings-Straße zurückzubleiben, bis Sie wieder zu ihm zurückkehren. Wenn diese Rückkehr nicht bis zum Ende des Sommers 1853 erfolgt, wird der „Plover" — jedoch nicht eher, als unumgänglich erforderlich ist, um ihm die Fahrt durch die Aleutische Inselgruppe zu sichern — seine Station an der Behrings-Straße verlassen und sich, nachdem er bei den Sandwich-Inseln angelegt hat, um frische Vorräthe einzunehmen, gerades Wegs nach Valparaiso begeben, wo er weitere Instructionen für seine Rückkehr nach England vom Oberbefehlshaber der Flotte entgegen zu nehmen hat.

13) Im Falle das Zusammentreffen mit dem „Herald" und „Plover" nordwärts oder ostwärts von der Behrings-Straße im Polarmeer stattfände, würde Capt. Kellett nach seiner Trennung von Ihnen den „Plover" zu seinem Winterquartier begleiten und sofern Zeit und Umstände dies zulassen, ihm bei den Vorrichtungen für den Winteraufenthalt behülflich sein.

14) Wenn Sie in den Fall kommen, mit Ihren Schiffen am Continent oder an den Eskimo-Küsten überwintern zu müssen, werden Sie wahrscheinlich mit einzelnen wandernden Stämmen oder mit Indianern zusammentreffen. Mit diesen werden Sie ein freundliches Einvernehmen zu unterhalten suchen, indem Sie Geschenke an solchen Gegenständen darbieten, welchen dieselben einen Werth beilegen; dagegen werden Sie sorgfältig Sich in Acht nehmen, von ihnen nicht überfallen zu werden, sondern alle Vorsichtsmaßregeln anwenden und beständig gegen einen hinterlistigen Angriff auf der Hut sein. Ferner werden Sie durch dargebotene Belohnungen, über deren Aushändigung Sie nähere Bestimmungen zu treffen haben, von denselben die Beförderung eines Berichts über Ihre Lage und Ihr Vorgehen an irgend eine der Niederlassungen der Hudsons-Bai-Gesellschaft zu erlangen suchen, indem Sie für diese letztere das dringende Ansuchen um möglichst beschleunigte Beförderung nach England hinzufügen.

15) An welchem Orte Sie auch immer Ihre Winterquartiere einrichten, werden Sie alle Ihnen zu Gebote stehenden Hülfsmittel zur Sicherung der Gesundheit, des Wohlbefindens und der lebensmuthigen Stimmung unter Ihren Gefährten aufbieten.

16) Wir überlassen den jenseit Barrow-Point und mit dem Vordringen in die Eisregion zu ergreifenden Lauf Ihrem Urtheile und Ihrer Entschei-

Digitized by Google

dung; in dieser Hinsicht wird Ihnen sowohl wesentlich zu Statten kommen, was Sie von Capt. Kellett im Falle Ihres Zusammentreffens mit ihm bei den Sandwich-Inseln, als auch was Sie aus den Beobachtungen von Sir E. Parry und von Capt. Beechey durch den Inhalt der beiliegend Ihnen übersandten Abdrücke der Memoranda erfahren.

17) Wir haben es als erforderlich erachtet, Sie nicht nur mit einem Exemplar der gegenwärtigen Verhaltungsbefehle für Comm. Moore, sondern auch mit Abdrücken aller von Zeit zu Zeit an den Capt. Kellett übersandten Instructionen, so wie auch der dem Capt. James Ross für seinen Versuch zur Rettung des „Erebus" und „Terror" von Osten und von der Baffins-Bai aus ertheilten Instructionen zu versehen. Aufserdem werden Ihnen alle im Druck erschienene Reisebeschreibungen für jene nördlichen Gegenden übergeben werden, so wie auch die von Sir John Richardson verfassten Mittheilungen und Anweisungen über die Sitten und Gebräuche der Eskimo und über die beste Weise, mit diesem Volke zu verkehren (von welchen Sie gleichfalls ein Exemplar erhalten), als eine wesentliche Bereicherung der Ihnen dargebotenen Benachrichtigungen anzusehen sind.

18) Wir halten es für angemessen, Sie vor der Trennung der beiden unter Ihren Befehl gestellten Schiffe zu warnen, ausgenommen wenn ein Unglücksfall oder die Noth diefs unvermeidlich machte; und wir wünschen, dafs Sie mit dem Befehlshaber des „Investigator" den unverhaltensten Verkehr pflegen, auf ihn jedes nur geeignete Vertrauen setzen und ihn mit dem Inhalt Ihrer Befehle im Allgemeinen und mit Ihren Ansichten und Plänen von Zeit zu Zeit bekannt machen, damit der Dienst der Vortheile Ihres vereinten Zusammenwirkens zur Verfolgung Ihrer Zwecke theilhaft werde sowie auch damit Commander M'Clure für den Fall, dafs die Trennung unvermeidlich würde, oder dafs Ihnen irgend ein Unglücksfall zustiefse, so weithin als möglich alle Ihre Gedanken und Absichten für die befriedigende Ausführung dieses Unternehmens kenne.

19) Ferner empfehlen wir Ihnen, die auf den beiden Schiffen angestellten Beobachtungen so oft es sich füglich thun läfst gegenseitig austauschen zu lassen, damit jede auf einem derselben gemachte wissenschaftliche Entdeckung so schnell als möglich auch dem andern zur Benutzung und Anleitung mitgetheilt werde.

20) Für den Fall, dafs das Schiff „Enterprise" eine nicht auszubessernde Beschädigung erlitte, werden Sie hiermit ermächtigt, den Befehl auf dem „Investigator" zu übernehmen und für die Offiziere und Mannschaft diejenigen Anordnungen zu treffen, welche den Regeln des Dienstes am angemessensten und der Erreichung des Zwecks dieser Expedition am zuträglichsten sind.

21) Sollte während Ihrer Abwesenheit Grofsbritannien mit irgend einer auswärtigen Macht in Feindseligkeit verwickelt werden, so werden Sie Sich jeder, auch der geringfügigsten feindseligen Handlung gegen alle einer solchen Nation zugehörige Fahrzeuge enthalten, da der Gebrauch aller civilisirten Nationen gebietet, Fahrzeuge, welche für Zwecke dieser Art ausge-

Digitized by Google

rüstet sind, von dem Verfahren und von den Operationen des Krieges auszunehmen.

22) Während der Ausführung der obigen Vorschriften werden Sie alle sich darbietende Gelegenheiten benutzen, unsern Secretair sowohl von jedem Schritte Ihres Vordringens, als auch von den Plänen zu unterrichten, welche Sie für die Folgezeit hegen. Sie werden im Verlaufe Ihrer Reise, so oft die Gelegenheit es mit sich bringt, einen der Ihnen überwiesenen zinnernen Cylinder (in irgend einem Gefäfs oder einer Tonne, die Sie anfertigen lassen oder deren Sie entbehren können) mit Anzeigen der Zeit, des Ortes u. s. w. über Bord werfen. Bei Ihrem Wiedereintreffen in England sind sämmtliche Personen in beiden Fahrzeugen aufzufordern, Ihnen ihre Logs, Tagebücher, Karten und Zeichnungen auszuhändigen, wobei denselben zugleich angezeigt werden kann, dafs Alles diefs seiner Zeit wieder zurückerstattet wird.

23) Sollten Ihre Nachsuchungen erfolglos bleiben, so können wir Sie für den Fall Ihres endlichen Scheidens aus den Polargegenden als auch für die Sicherung Ihrer Winterquartiere am Schlufs der zur Schifffahrt geeigneten Zeit jedes Jahres nicht dringend genug auf das Erfordernifs aufmerksam machen, mit der äufsersten Vorsicht und Bedachtsamkeit zur rechten Zeit die derartigen Anstalten zu treffen, damit in keinem Falle die Sicherheit der Schiffe und das Leben der Ihrer Obhut anvertrauten Mannschaft dadurch auf's Spiel gesetzt werde, dafs Sie in eine von Mangel an Lebensmitteln bedrohte Lage gerathen. Wir halten es für unnöthig, Ihnen speciellere Instructionen zu geben, welche Sie bei einem Auftrage dieser Art möglicherweise beengen könnten, und haben Ihnen daher nur zu wiederholen, dafs wir unbedingte Zuversicht auf Ihr Urtheil und Ihre Entschliessungen setzen, Alles, was nur möglich ist, zur Rettung der vermissten Schiffe aufzubieten und Sich zur rechten Zeit zurückzuziehen, wenn Sie zu dem traurigen Ergebnifs gelangen, dafs Ihre Anstrengungen ohne Erfolg sind.

24) Sie werden eingedenk sein, dafs das Ziel dieser Expedition darauf gerichtet ist, über Sir John Franklin und seine Gefährten Nachrichten zu erhalten und ihnen Beistand zu leisten, nicht aber auf geographische oder wissenschaftliche Forschungen; und wir schliefsen diese Instructionen durchdrungen von der lebhaften Hoffnung, dafs die Vorsehung Ihre Anstrengungen mit Erfolg krönen werde und dafs dieselben dazu führen mögen, die Traurigkeit und Ungewifsheit zu lösen, welche gegenwärtig über das Schicksal der vermissten Expedition ausgebreitet ist.

Gegeben unter unserer Hand, 15. Jan. 1850.

(gez.) F. T. Baring.
J. W. D. Dundas.

Auf Befehl Ihrer Lordschaften:

(gez.) J. Parker.

An Richard Collinson, C. B.
Capt. des Schiffes I. M. „Enterprise" zu Devonport.

Digitized by Google

Diese Expedition der Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ nimmt in der Reihe der Unternehmungen für die Mannschaft des „Erebus“ und „Terror“ unzweifelhaft eine aufserordentliche Stelle ein; — denkwürdig in ihrem Ursprunge und Entwurfe, unvergefslich in ihren Ergebnissen, so weit diese bis jetzt bekannt geworden sind. Mitten in den Kämpfen mit finsteren Ahnungen und Besorgnissen, unter dem Eindrucke der niederschlagendsten Erfahrungen erwachte siegreich der ergreifende Gedanke, diese beiden Fahrzeuge nach einer über alles Erwarten mifslungenen Fahrt noch einmal auf denselben Weg zu entsenden, dessen Beschreitung für immer aufgegeben schien, seitdem die letzte That des grofsen Seefahrers Cook dort gescheitert war. Dann bedurfte es nur weniger Wochen, um eine mit neuen Hoffnungen erfüllte Mannschaft in dem Entschlusse zu vereinigen, trotz der unabsehbaren Anstrengungen und Fährlichkeiten, welchen sie entgegenging, nach der endlichen Erkundung und Rettung der unglücklichen Verschlagenen zu ringen. Und hierauf leitete eine Kette von Verwickelungen zu der überraschenden Fügung, dafs eines dieser Fahrzeuge die im Laufe der letzten Jahrhunderte vergeblich erstrebte, von Franklin im Jahre 1845 von Neuem übernommene Aufgabe der nordwestlichen Durchfahrt einer endlichen Lösung entgegenführte.

Abgesehen von diesem Epoche machenden Erfolge nimmt diese Expedition unsere besondere Theilnahme dadurch in Anspruch, dafs ein Deutscher, der auf die ehrendste Weise zu ihrem Mitgliede ersehen wurde, zur Förderung ihrer Zwecke auf eine erfreuliche und anerkannt verdienstliche Weise mitgewirkt hat. Unter den vielseitigen Vorbereitungen und Anstalten, welche die drängende Eile dieser Ausrüstung erforderte, war die Admiralität beinahe zu spät erst inne geworden, dafs es von der gröfsten Wichtigkeit sei, sogleich von England aus einen der Eskimo-Sprache kundigen Mann mitzugeben. Niemand konnte zweifeln, dafs die Mannschaft bei ihrem Vordringen jenseit der Behrings-Strafse mit Eskimo-Stämmen, welche fast über alle bewohnbare Gebiete der arktischen Küsten und Inseln Amerika's zerstreut sind, vielfach in Verkehr kommen mufste, und dafs eine recht genaue Verständigung mit ihnen in mannichfacher Beziehung wünschenswerth war. Hatte doch der Mangel an tüchtigen Dolmetschern schon so manche widrige Mifs-

Digitized by Google

verständnisse und Conflicte veranlasst! Gleichwohl ging aus den bisherigen Erfahrungen hervor, wie schwierig und zweifelhaft es war, einen für solche Dienste geeigneten Mann unterwegs anzutreffen und zu gewinnen. Je mehr man sich vergegenwärtigte, wie viel darauf ankam, dafs die Expedition schon im Jahre 1850 auf dem ihr angewiesenen Felde weithin vordringe, desto lebendiger machte sich die Nothwendigkeit geltend, alle derartige Eventualitäten im Voraus zu beseitigen.

Aus den veröffentlichten Aktenstücken *) ergiebt sich, dafs Parry erst am 22. Decbr. 1849 von der Admiralität beauftragt wurde, mit dem damaligen Secretair der Kirche und der Mission der Vereinigten (Mährischen) Brüder zu London, La Trobe, in Unterhandlung zu treten und durch dessen Vermittlung einen der Eskimo-Sprache kundigen Brüder-Missionär zu erbitten. Parry liefs es sich ungesäumt angelegen sein, für diesen Auftrag zu wirken; er schrieb dem Pastor La Trobe am 24. Decbr. auf's Eindringlichste und sprach die Zuversicht aus, dafs die Brüdermission aus christlicher Liebe einem solchen Rettungswerke ihre Hand bieten werde, indem er aufserdem noch hervorhob, dafs Capt. Collinson ein durch seinen sittlichen Charakter und durch seine Tüchtigkeit ausgezeichneter Mann sei. Der Mährischen Mission war diese Gelegenheit, für die Theilnahme und Förderung, welche ihr in England so vielfach bewiesen worden, sich dankbar zu beweisen, unverkennbar sehr willkommen; allein zu ihrem Bedauern wurde sie gewahr, dafs unter allen zu jener Zeit in England anwesenden Mitgliedern ihrer Mission kein einziges für den bezeichneten Zweck geeignet war. In dieser Rathlosigkeit ergriff La Trobe den letzten sich darbietenden Ausweg, bei der Missionsverwaltung zu Herrnhut Aushülfe zu suchen. Er stellte ihr vor, wie vieler Begünstigungen die Labrador-Mission von ihrer Gründung im Jahre 1770 an seitens der grofsbritannischen Regierung sich zu erfreuen gehabt, in wie hohem Grade die Rettung Franklins und seiner Gefährten die nationalen Sympathien des ganzen englischen Volkes ergriffen, wie

*) *„Correspondence as to the selection of Mr. Miertsching as an Interpreter to Capt. Collinson's Expedition“* in den *Parliam. Papers 1850*, Vol. XXXV. *Arctic Expedition*, p. 85—89. Einzelne Nachrichten giebt auch das „Missionsblatt aus der Brüdergemeine“ Jahrg. 1850 ff.

Digitized by Google

sehr diese Angelegenheit selbst einer aufopfernden Unterstützung der Vereinigten Brüderkirche würdig sei.

Dieses Schreiben hatte auf der Stelle den gewünschten Erfolg. Ein durch seine Kenntnifs und Begabung für den bezeichneten Zweck vorzüglich befähigtes Mitglied der Herrnhutischen Brüderkirche, der damals 30jährige Missionär Joh. Aug. Miertsching, war einige Wochen vorher von seiner Missionsstation Okak in Labrador zu einem Besuch in seiner Heimath angekommen und eben noch mit dem Gedanken einer baldigen Rückkehr in seinen früheren Wirkungskreis beschäftigt, als er plötzlich von dem Vorstande der Kirche aufgefordert wurde, dem aus England ergangenen Aufrufe zu folgen. So weit sich diefs erkennen läfst, ist es für diesen Mann ein schwerer Entschlufs gewesen, seinen bisherigen Arbeiten sich auf unbestimmte Zeit zu entziehen, um die Gefahren und Beschwerden einer solchen Expedition in den ödesten Polargegenden mit englischen Seeleuten und Matrosen zu theilen; aber der schöne Gedanke, von der Vorsehung als ein hülfreiches Werkzeug zur Rettung so vieler Männer ersehen zu sein, deren Schicksal von allen Seiten beklagt wurde, liefs alle Bedenklichkeiten verschwinden. Unverweilt trat Miertsching seine Abreise nach England an. Nachdem er am 15. Januar zu London gelandet und am folgenden Tage von La Trobe dem Admiralitäts-Amte gemeldet war, liefs diese Behörde es an nichts fehlen, um für seine Unterkunft und Verpflegung auf's Beste zu sorgen und ihn der besonderen Obhut des Capt. Collinson zu empfehlen *).

---

*) *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 88 f. Brief des Admiralitäts-Sekretärs Capt. Hamilton an Collinson vom 17. Jan.: „*I am commanded by my Lords Commissioners of the Admiralty to acquaint you that they consider Mr. Miertsching (the Esquimaux interpreter) as placed under your especial protection; that Mr. Miertsching is to mess at the gun-room table; and you are from time to time, as you may deem necessary to supply any reasonable sums for this gentleman's mess, or other necessary expenses.*“ — In dem Organ der Herrnhutischen Missionsverwaltung („Missionsblatt aus der Brüdergemeine. Bautzen.“) werden uns bemerkenswerthe Briefe von Miertsching aus dem Jahre 1850 mitgetheilt. In dem ersten (aus Port Gallant, vom 15. April) schreibt er u. A.: „Ich war die ganze Zeit her wohl und gesund, habe aber freilich, besonders ehe ich mich an das Soldatenleben auf einem solchen Marineschiff gewöhnen konnte, und noch oft, be-

Digitized by Google

Nachdem alle Vorbereitungen vollendet waren, verliefsen die beiden Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“ am 20. Jan. 1850 den Hafen von Plymouth, um auf den weiten Wegen des Atlantischen Oceans, der Maghellanischen Strafse und des Stillen Meeres durch die Behrings-Strafse in das nördliche Eismeer einzulaufen *). Indem sie zunächst alle Anstrengungen darauf verwen-

---

sonders an Sonntagen und Festtagen, rechtes Heimweh ... Ich sollte vom Anfang an auf dem Schiffe „Enterprise“ meinen Platz finden; als ich aber dahin kam, war kein Raum mehr für mich, und ich mufste auf das zweite und kleinere Schiff „Investigator“. — Nun bin ich ganz eingewohnt, nur habe ich öfters Heimweh in meiner Einsamkeit. Den Offizieren war ich im Anfang beinahe übrig, weil es an Raum mangelte; doch jetzt ist dieses Alles ganz anders; ich geniefse viele Liebe und Achtung, sowohl von den Offizieren, mit denen ich an einer Tafel speise, als auch von der übrigen Mannschaft ... Unsere Kost ist sehr gut, täglich verschiedene Fleischspeisen, Suppe und Nachtisch; Bier und Wein alle Tage. Im Aeufseren habe ich es noch nie so gut gehabt, und werde es nie wieder so bekommen; nur dies eine fehlt mir, Gemeinschaft mit Gleichgesinnten! .... Von den 68 Mann auf unserm Schiff sind 10 Kriegsoffiziere, mit denen ich in einem Range stehe. Jeden Sonntag ist Gottesdienst, den der Capitain abhält.“ — In dem zweiten Briefe aus dem Hafen Honolulu berichtet Miertsching unter Anderem: „Die Mannschaft besteht aus ächten Seeleuten. Die Macht des Gesetzes hält sie in Ordnung. Ein Versehen durch Worte und That wird dadurch gestraft, dafs der Schuldige zwei Tage geschlossen wird und am dritten einige Dutzend Schläge auf den blofsen Rücken aufgezählt bekommt. Als ich zum ersten Mal einen so zerfleischten Rücken sah, wurde mir ganz schwach. Ueberall herrscht die gröfste Reinlichkeit und Ordnung.“ — In dem letzten Briefe vom 20. Juli (aus der Gegend von Unalaschka) mit einer Nachschrift vom 30. Juli (vor Cap Lisburne) giebt Miertsching einige Andeutungen von dem Einflusse, den er auf die Mannschaft übte. Man sah die Matrosen in den freien Stunden von 5 bis 7 Uhr Nachmittags Erbauungsschriften und Traktätchen lesen. „Als eines Tages, am 10. Juli, die Matrosen, wie das früher immer geschehen war, zum Tanz commandirt wurden, fanden sich nur 4 Mann dazu ein, worüber der Capitain sehr verwundert war.“ Miertsching fürchtete damals manche „Prüfung“ während der weiteren Fahrt. Es ist uns jedoch in neuester Zeit bekannt geworden, dafs M'Clure ihn sehr zu schätzen wufste, und die offiziellen Berichte gedenken Miertschings immer nur mit der lebhaftesten Anerkennung.

*) Eine besondere Reisebeschreibung dieser Expedition ist bis jetzt nicht erschienen und auch wohl nicht so bald zu erwarten. Unsere Quellen sind daher die Depeschen und Berichte in den *Parliam. Papers* 1851, Vol.

Digitized by Google

deten, in möglichster Schnelligkeit den Weg nach dem Cap Virgins, am Eingange der Maghellanischen Strafse, zurückzulegen, kamen sie unterwegs seit dem 1. Februar einander aus dem Gesicht, so dafs Capt. Collinson, als er mit dem Schiff „Enterprise" nach einer Fahrt von 80 Tagen bei jenem nächsten Ziel eintraf, über das Schicksal des Begleit-Schiffes sich ganz im Unklaren befand. Unter diesen Umständen beschloss er, das Dampfschiff „Gorgon", welches dem von der Admiralität ertheilten Befehle gemäfs dort aufgestellt war, um die beiden Schiffe durch die Maghellanische Strafse zu tauen und sie mit neuen Vorräthen zu versorgen, dem „Investigator" zu überlassen und vorläufig mit der Segelkraft seines Schiffes den oft grofsen Hemmungen und Schwierigkeiten unterworfenen Durchgang anzutreten. Als daher der „Investigator" am vierten Tage nachher (14. April) am Cap Virgins ankam, setzte ihn das Schlepptau des Dampfschiffes in Stand, die bisherige Verspätung wieder einzubringen und am 18. April das Hauptschiff an der Bai von Fortescue zu erreichen. Hier begegneten sie der Yacht „Nancy Dawson", welche nach dem Tode ihres Eigenthümers Robert Shedden nach England zurückgeführt wurde, und Collinson benutzte diese Gelegenheit, um der Admiralität zu berichten, dafs bis dahin Alles glücklich von Statten gegangen und der westliche Ausgang der Maghellan-Strafse von beiden Schiffen erreicht war.

Auf der anfangs stürmischen Fahrt nach den Sandwich-Inseln gewann das Schiff „Enterprise" vermöge seiner besseren Segelkraft wiederum einen sehr bedeutenden Vorsprung und als M'Clure am 1. Juli vor dem Hafen von Honolulu ankam, brachte man ihm die Nachricht entgegen, dafs Capt. Collinson mit dem Hauptschiffe am Tage vorher die Weiterfahrt nach der Behrings-Strafse angetreten habe, um die zur Schifffahrt geeignete Zeit noch benutzen zu können. Ein für ihn zurückgelassenes Memorandum enthielt die weiteren Befehle *).

XXXIII. *Arctic Expedition* p. 5 ff. Ein Paar vereinzelte Notizen enthält auch Seemann *Voyage of H. M. S. Herald*, Vol. II, und das „Missions-Blatt aus der Brüdergemeinde", Jahrg. 1850 und 1851.

*) Dieses vom 29. Juli datirte „Memorandum" (*Parliam. Papers* a. a. O. p. 10) enthielt für M'Clure die Weisung, sobald als möglich nach dem Cap

Digitized by Google

M'Clure war durch das ihm unerwartete Vorauseilen seines Commodore-Schiffes dergestalt betroffen, dafs er die 14tägige Rast, welche er seinem Schiffsvolk nach einer 23wöchentlichen Fahrt dort zugesagt, schon nach drei Tagen abbrach und am 4. Juli die Weiterfahrt nach dem Polarmeer antrat. Nichts war ihm unerwünschter als die durch Collinson's Memorandum unter Umständen eröffnete Aussicht, seinen „Investigator" als Stationsschiff auf die Umgebungen der Behrings-Strafse beschränkt und von der eigentlichen Rettungsfahrt ausgeschlossen zu sehen. Er glaubte Alles daran setzen zu müssen, um mit Collinson, der ebenfalls nur 4 Tage auf Oahu angehalten hatte und voraussichtlich auch jenseit der Behrings-Strafse auf ihn nicht warten wollte, gemeinschaftlich operiren zu können, wiewohl er bei der unzulänglichen Schnelligkeit seines Schiffes an dem Erfolge Zweifel hegte. Allein jetzt kamen ihm seine kühne Entschlossenheit und das ihn begleitende Glück aufserordentlich zu Statten. Indem er allen bisherigen nautischen Anweisungen zum Trotz das unerhörte Wagstück unternahm, schnurgrade nordwärts auf die Behrings-Strafse hinzusteuern, erreichte er diese auf einer beispiellos schnellen Fahrt am 27. Juli. Dann traf er am 31. bei dem Cap Lisburne mit Kellett zusammen, der dort als älterer Capitain sein Schiff besichtigte, Alles vortrefflich und in musterhafter Ordnung fand, und sowohl die herrschende Zweckmäfsigkeit und Sauberkeit, als auch den Muth und den ganzen Zustand der Mannschaft nicht genug zu rühmen weifs. Von Collinson und seinem Schiffe „Enterprise" fehlten alle Nachrichten.

An diesem Punkte trat für M'Clure der Moment einer sehr wichtigen Entscheidung ein, bei welcher die erheblichsten Bedenklichkeiten und die stärksten Antriebe auf einander trafen. Es liefs

---

Lisburne zu folgen und unterwegs sich nach weiteren Benachrichtigungen umzusehen. In Ermangelung dieser letzteren sei anzunehmen, dafs Collinson den Weg nach der Melville-Insel angetreten habe. Für den Fall, dafs M'Clure durch das Eintreten der strengen Jahreszeit sich behindert sähe, die Fahrt in's Eismeer 1850 noch zu unternehmen, sollte er sich in Valparaiso von Neuem verproviantiren und dann nöthigenfalls an der Stelle des Proviantschiffes „Plover" sich mit dem „Investigator" in der Gegend der Behrings-Strafse aufstellen.

Digitized by Google

sich denken, dafs das Gelingen der Rettung Franklins an dieser Entscheidung hing. Alles kam nämlich darauf an, ob M'Clure entweder noch Collinson's warten oder ob er selbstständig die kühne Fahrt nach Banks-Land und Melville-Insel unternehmen wollte. In seinen letzten Berichten an die Admiralität, welche er während jener fast wunderbaren Fahrt von Oahu zum Cap Lisburne geschrieben hat *), kündigen sich seine Vorsätze und Pläne auf's Bestimmteste an: Er ist darauf gefasst, Collinson an dem für ihr Zusammentreffen bestimmten Ort nicht mehr zu finden; aber der Entschluſs unaufhaltsam vorzudringen ist in ihm unerschütterlich; er bedenkt sich keinen Augenblick, die Nord-Ost-Fahrt durch das Eismeer allein zu wagen. Es steht bei ihm fest, in diesem Falle abermals wo möglich schnurgerade auf sein Ziel loszusteuern und von der Melville-Insel aus über alle Inseln und Küsten hin und in allen Baien und Buchten nach Franklin und seinen Gefährten zu forschen. Mit ergreifender Zuversicht gedenkt er der Kräftigkeit und des unternehmungsfrohen Geistes seiner Mannschaft. Bis zum Herbst 1854 soll Niemand um ihn bange sein; wenn dann seine Vorräthe zu Ende gehen, hofft er nach der Ponds-Bai, oder der Leopolds-Insel, oder nach dem Mackenzie, oder endlich nach irgend einer von Walfischjägern besuchten Station hindurch zu dringen. Für den Fall, dafs sein Schiff verunglückt oder sonst aufgegeben werden muſs, wird er mit den Schlitten und Böten die seiner Obhut anvertraute Mannschaft zu retten suchen.

Jetzt hatte er die von Collinson ihm bestimmte Stelle erreicht, ohne ihn zu treffen. Er konnte in Zweifel sein, ob dieser auch hier wieder vorbeigeeilt und bereits nach der Melville-Insel unterwegs war. Ihn zu erwarten, erschien höchst bedenklich. Die Zeit drängte auf's Aeuſserste, der Verlust weniger Tage muſste alle seine Hoffnungen, in diesem Jahre für die Vermissten noch etwas auszurichten, auf's Spiel setzen. Und so führt er voll Muth und Zuversicht das erste groſse Segelschiff in jenen Theil der arktischen See, ohne ängstliches Rücksehen auf die ausdrücklichen Weisungen für das Zusammenhalten beider Schiffe. Die Aussicht,

*) 20. u. 28. Juli *Parl. Papers* 1851 p. 12—14. — M'Clure schreibt am 28. Juli an Back: Collinson habe ihm für Weiteres *carte blanche* gegeben. S. *Athenaeum* 1851 p. 216.

Digitized by Google

noch einige Wochen zur Fahrt vor sich zu haben, der herrschende günstige Wind, — vielleicht auch die Anerkennung, welche Capt. Kellett ihm zollte, der glückliche Zustand seiner Mannschaft, Alles trug dazu bei, in ihm eine freudige und gehobene Stimmung beim Beginn dieser neuen Bahn hervorzurufen. Als ihm, während er so mit vollen Segeln nordostwärts trieb, dann am 5. August der „Plover" begegnete, liefs er es nur zum Zahlenwechsel kommen, und wies die Anmuthung zur näheren Besprechung mit den Zeichen „wichtige Pflicht" und „eigene Verantwortung" mitten im Laufe zurück *).

Capt. Collinson war weniger glücklich **). Obgleich er sechs Tage früher als der „Investigator" im Hafen von Oahu die Anker gelichtet hatte, traf er doch auf dem durch die Regeln der Nautik vorgeschriebenen Umschweife gegen die Küsten von Kamtschatka hin erst am 14. August am Cap Lisburne ein und hatte das Mifsgeschick, weder dem „Plover" noch dem „Herald" dort zu begegnen, da beide Schiffe während einer Besprechung sich auf 30 engl. Meilen von der Küste entfernt hatten. Dieses Mifsgeschick setzte ihn in die gröfste Verlegenheit. Er steuerte unter dichten Nebeln weiter nach Wainwrights-Inlet, ohne zu wissen, dafs M'Clure schon vor zwei Wochen ihm hier voraufgegangen war. Aber es scheint, dafs die strengere Jahreszeit schon jetzt den Aussichten eines günstigen Vordringens auf den von Jenem eingeschlagenen Wegen ein Ziel setzte. Jenseit des Point Barrow stiefs er

---

*) „*Can't stay — important duty — own responsability.*" Wir dürfen jedoch nicht unbemerkt lassen, dafs die näheren Umstände dieser Begegnung des „Investigator" und „Plover" in den offiziellen Berichten nicht vorkommen, da Moore vom 23. Juli bis 9. August sich von dem „Plover" entfernt hatte, um eine Boot-Expedition vom Eiskap nach der Barrowspitze auszuführen. Nach einer uns eben zukommenden Biographie von M'Clure (im *Dublin University Magazine* No. 255, März 1854) wären jene telegraphischen Worte an Capt. Kellett gerichtet gewesen, als dieser dem forteilenden „Investigator" das Zeichen des Zurückrufs nachsandte. Diefs ist jedoch schon deshalb nicht recht wahrscheinlich, weil Capt. Kellett derselben gar nicht gedenkt, sondern nur erwähnt, dafs M'Clure um Mitternacht unter einem starken Nordostwinde von ihm fortgesegelt sei.

**) Collinson's Schilderung in seinem Briefe, datirt Port Clarence 13. Septbr. *Parliam. Papers* 1851 a. a. O. p. 14—16.

Digitized by Google

auf undurchdringliche Eismassen, die sich zu dem amerikanischen Continent bereits so nahe heranwälzten, dafs er mifsmuthig den Versuch aufgab, bis Cap Bathurst vorzudringen und sich wieder zurückwandte. Dann unternahm er zwar noch eine kühne Fahrt nach Nordwesten, um in dieser Richtung nach offenem Fahrwasser oder einer zum Winteraufenthalt geeigneten Landbildung zu suchen; allein auch hier wurden die Eismassen immer gewaltiger, je weiter er kam, und das Wetter verschlimmerte sich dergestalt, dafs er wieder genöthigt war, zur Behrings-Strafse zurückzugehen. Endlich wurde an der Hoffnungs-Spitze (*Hope Point*) eine Flasche aufgefangen, welche die Nachricht enthielt, dafs „Plover" und „Herald" sich nach dem Grantleyhafen begeben hätten; aber indem er nun jetzt seinen Lauf dahin richtete, um mit dem „Plover" dort zu überwintern, traf ihn bei dem Versuche zum Einlaufen der Unfall, mit seinem Schiffe leicht zu stranden. Zuletzt fasste er, als auch ein nochmaliger verzweifelter Versuch, in der Mitte des Monats September jenseit der Behrings-Strafse vorzudringen, gänzlich mifslungen war, den Entschlufs, in Hongkong zu überwintern, um mit dem Eintritt der nächsten Schifffahrtszeit die Unternehmung auf Banks-Land im Eismeer auszuführen.

Indem Collinson so für das Jahr 1850 die arktischen Gegenden verliefs, hatte er den Lieut. Barnard mit zwei andern Mitgliedern seiner Mannschaft bei Michaelowski, dem Hauptorte des russischen Handelsverkehrs im Norton-Sunde, mit dem Auftrage gelandet: über die zahlreichen Gerüchte von gescheiterten Schiffen, von erschlagenen oder im Innern des nordwestlichen Amerika verweilenden weifsen Menschen authentische Erkundigungen einzuziehen. Unverkennbar waren zwar viele solche Gerüchte von den Eskimo ersonnen*), seitdem sich ihnen die Bemerkung aufgedrängt hatte,

*) Dieſs zeigt sich durchgängig bei allen Eskimo-Stämmen, welche mit den Nachsuchungs-Expeditionen in nähere Berührung kamen. Die augenscheinliche Angelegentlichkeit, mit welcher alle dahin einschlagende Gerüchte eifrig aufgesucht und verfolgt, und die arglose Leichtgläubigkeit, mit welcher sie aufgenommen wurden, gaben zur Entstehung und Vervielfältigung derselben den mannichfaltigsten Anlafs. Kellett bemerkt in seinem Berichte vom 14. Octbr. 1850 (*Parliam. Papers* 1851, p. 22): „*These reports have been created entirely by the anxiety of all on board the Plo-*

Digitized by Google

dafs dieselben mit aufserordentlicher Theilnahme gehört und dafs umständliche Erzählungen dieser Art ihrer Gewinnsucht vielfach zu Gute kamen. Indefs war wenigstens die Angabe, dafs tief im Innern einige weifse Menschen seit etwa zwei Jahren verweilten, nicht ganz ohne Grundlage. Kellett hatte bereits im Jahre 1848 ähnliche Gerüchte und Nachrichten vernommen. Viele neigten zu der Vermuthung, dafs dort einzelne versprengte Reste der Franklin'schen Mannschaft sein könnten. Auf jeden Fall ergab sich die Nothwendigkeit, hierüber vollständige Gewifsheit zu erlangen.

Zu einer Schlittenfahrt weit in das Innere jener öden Landschaften bedurfte Lieut. Barnard zunächst einer Anzahl von Zughunden, deren Herbeischaffung die gröfste Weitläuftigkeit machte. Aufserdem liefs er sich anfangs durch die Versicherung hinhalten, dafs das Antwortsschreiben auf einen von dem russischen Gouverneur Maxemoff durch einige Indianer im Sommer bereits abgesandten Brief mit jedem Tage zu erwarten stehe. Dieses Schreiben traf zuletzt am 23. Decbr. ein; es war vom Flusse Yukoff datirt, und enthielt in englischer Sprache keine Benachrichtigung, als diese: „der Schreiber — Alexander H. Murray — bedaure,

---

ver to obtain information." Wie die Eskimo immer bei der Hand waren, wo irgend sich ihnen eine Aussicht zur Befriedigung ihrer Gewinnsucht und Habgier eröffnete, so beuteten sie das ihnen sich öffnende Feld durch die naivste Schnellfertigkeit im Erfinden abenteuerlicher Geschichten aus. Es kam sehr bald dahin, dafs der ganze von den englischen Schiffen besuchte Theil der Küste von solchen Gerüchten gleichsam lebendig voll war (*alive with native reports*). — Dieselben Erfahrungen waren, wie wir sahen, fortwährend an der Baffins-Bai gemacht; sie wiederholten sich nicht minder in den Mackenzie-Landschaften. Adam Beck, dessen wir unten zu gedenken haben werden, ist ein Typus dieser Erscheinung. Lieut. Pullen spricht bei der Rückkehr vom Cap Bathurst u. A. in dem Bericht vom 16. Octbr. 1851, *Parliam. Papers* 1852, Vol. L. *Arctic Expedition: Further correspond.* p. 64, die Ueberzeugung aus: dafs solche Erzählungen von Schiffen und weifsen Männern u. s. w. aus den eifrigen Erkundigungen entsprängen. Er bestätigt ausdrücklich: die Eskimo hatten erkannt, was die Fremden zu hören sich sehnten, sie wufsten, dafs jede solche Mittheilung belohnt wurde, und das setzte ihre Erfindungsgabe stark in Bewegung (*the Esquimaux at that time were fully aware of what the parties wished, and knowing that reward were to be obtained for any information, have given great stretch to their imaginations*).

Digitized by Google

auf die ihm gewordene Zuschrift gar nichts erwiedern zu können, da er der russischen Sprache und Buchstaben unkundig sei; sollte daher irgend an einer Mittheilung für ihn gelegen sein, so bitte er, dafs man sich der englischen oder französischen Sprache bedienen möge." Wie unbefriedigend diese Zuschrift auch war, so beseitigte sie doch mit einem Schlage alle Vermuthungen des Zusammenhanges jener Weifsen mit der vermissten Mannschaft. Barnard entschloss sich indefs dennoch, den russischen Gouverneur auf einem Ausfluge in's Innere zu begleiten. Dieses Unternehmen kostete ihm das Leben. Er hatte am 24. Febr. 1851 bei Darabin das Schicksal, bei einem plötzlichen Ueberfall der Indianer in ein blutiges Gemetzel verwickelt zu werden und an den empfangenen schweren Wunden des folgenden Tages im gröfsten Elende zu sterben *).

Capt. Collinson verliefs Hongkong mit dem Anfange des Monats April und erschien drei Monate später am Cap Clarence, um den Lieut. Barnard wieder einzunehmen, als ihn dort plötzlich die tieferschütternde Nachricht von dessen Tode traf. Hierauf trat er die Fahrt in das nördliche Eismeer an, von welcher er, so viel bis auf diesen Tag bekannt, weder nach der Behrings-Strafse zurückgekehrt, noch an irgend einem bekannten Punkte gelandet ist. Aus der nächstliegenden Anschauung aller dieser Thatsachen lässt es sich leicht erklären, dafs die allgemeine Theilnahme sich anfangs vorwiegend dem Comm. M'Clure zuwandte und dafs erst seit Kurzem lebhaftere Besorgnisse für Collinson's Schicksal laut geworden sind **). Unter dem hinreissenden Eindrucke der kühnen Fahrten

*) Depeschen, Berichte und Briefe über diese Vorgänge in den *Parliam. Papers* 1852 a. a. O. p. 201 ff. Einen kurzen Necrolog enthält das *Annual Register*, Jahrg. 1851.

**) Die im *Panama Herald* vom 25. Decbr. 1852 (vergl. das letzte Octoberheft des *Edinburgh Review*, No. 200) enthaltene Notiz, dafs amerikanische Walfischfahrer Collinson's Schiff in jenem Jahre gesehen, entbehrt der Bestätigung. Die letzten Depeschen von der Behrings-Strafse (October 1853; vergl. *Times* vom 7. Januar 1854) enthalten keine Nachrichten über ihn und melden zugleich, dafs seit seiner Abfahrt vom Cap Clarence nichts über ihn verlautet sei. — Er hatte sich in Hongkong auf's Neue für drei Jahre verproviantirt und ohne Zweifel hat er Alles daran gesetzt, seine Aufgabe würdig zu lösen und dem ihm untergebenen Comm. M'Clure,

Digitized by Google

des „Investigator“ wurde lange Zeit aufser Acht gelassen, dafs Collinson's Vordringen in einen für die Schifffahrt des Polarmeeres jenseit der Behrings-Strafse höchst ungünstigen Sommer fiel, in welchem undurchdringliche Packeismassen sich gegen die vorhergehenden Jahre um 160 engl. Meilen weiter nach dem Süden zu ausgedehnt hielten und eine beträchtliche Anzahl amerikanischer Walfischfahrer verunglückte *).

Der „Plover“ ist seit seiner Ankunft an der Behrings-Strafse in der Eigenschaft eines Stationsschiffes unausgesetzt in den dortigen Gewässern verblieben. Seine Excursionen an den Küsten nordwärts vom Kotzebue-Sund waren selbst in verhältnifsmäfsig günstigen Jahren auf die wenigen Sommerwochen dieser Zonen beschränkt. Sowohl der Zustand des Schiffes, als auch die Nothwendigkeit, bei guter Zeit auf den Winteraufenthalt Bedacht zu nehmen, und selbst die ihm ertheilte Aufgabe einer fortwährenden Obacht in den Umgebungen dieser wichtigen Einfahrt in's Stille Meer verstatteten keine weithin ausgedehnten Entdeckungsfahrten. Beim Eintritte des Winters wurde für eine angemessene Einhausung **) des Fahrzeugs bald in diesem, bald in jenem Hafen in

---

dessen weitere Fahrten und Schicksale ihm übrigens unbekannt blieben, nicht nachzustehen. Bei dieser Abreise von Hongkong bestanden seine Vorräthe (s. den Bericht in den *Parliam. Papers* 1852 a. a. O. p. 72) aus folgenden Artikeln: 29,492 Pfd. Brot, 13,176 Pfd. gesalzenes Rindfleisch, 18,524 Pfd. gesalzenes Schweinefleisch, 59,515 Pfd. Mehl, 1481 Pfd. Talg, 336 Pfd. Corinthen, 12,470 Pfd. Zucker, 4976 Pfd. Chocolate, 1240 Pfd. Thee, 3716 Pfd. Tabak, 5187 Pfd. Zitronensaft, 2808 Pfd. Seife, 33,215 Pfd. eingemachtes Fleisch, 13,927 Pfd. eingemachtes Gemüse und Compots, 4380 Pfd. Eingepökeltes, 347 Pfd. Mostrich, 74 Pfd. Pfeffer, 495 Pfd. Obst, 1469 Pfd. Schottische Gerste, 224 Pfd. Reis, 2510 Gallonen (oder 10,040 Mafs) Spiritus, 276 Gallonen (oder 904 Mafs) Weinessig, 104 Scheffel Erbsen, 14 Scheffel Hafermehl, 4058 Pints Tafelbouillon.

*) Commodore Moore's Bericht vom 30. Sept. 1851 in den *Parliam. Papers* 1852 a. a. O. p. 90: *„The pack this year extended at least* 160 *miles further south, than either of the previous summers and I am therefore inclined to think that the „Enterprise“ will be unable to make any considerable progress to the eastward this year.“*

**) Lieutn. Pim (vergl. die folgende Note) giebt folgende kurze aber anschauliche Schilderung der Operation des „Einhausens“: Ein hölzernes Gerüst, mit Segeltuch und Deckleinen überzogen, diente als Dach. Einige

Digitized by Google

der Nähe der Strafse gesorgt. Für den ersten Winter (1849 — 50) gewährte der Kotzebue-Sund eine freilich sehr ungünstige, für die beiden folgenden dagegen der Grantley-Hafen eine verhältnifsmäfsig befriedigende Unterkunft. Die Mannschaft wurde von Zeit zu Zeit gewechselt und ergänzt; auch Comm. Moore sah sich im vierten Jahre (1852) durch Comm. Maguire von diesem beschwerdevollen und in Folge der mehrjährigen Dauer für seine Gesundheit nachtheiligen Posten abgelöst. Die Zufuhr an neuen Vorräthen wurde in den ersten beiden Jahren (1849 und 1850) durch Capt. Kellett herbeigebracht, nach dessen Heimfahrt aber durch den Admiral des britischen Südsee-Geschwaders im Stillen Meere von Valparaiso aus veranstaltet *). Während der unsäglich langen Wintermonate fehlte es nicht ganz an Abwechslung. Die Betrachtung der arktischen Natur gewährte unter den Tagesgeschäften eine Quelle geistiger Erhebung; jene naturwissenschaftlichen und besonders meteorologischen Wahrnehmungen, welche jetzt als schätzbares Material dankbar benutzt werden, gereichten damals zur lebendigen Anregung. Das Verkehren mit den Eskimo-Stämmen in der Nähe brachte ebenfalls, obgleich nur in geringem Mafse, seine erfreulichen Ergebnisse, aber auch manche schlimme Erfahrungen und Conflicte; die Mannschaft war mit der gröfsten Umsicht und mit schonungsvoller Sorgfalt bemüht, ein friedliches und freundliches Verhältnifs zu ihnen aufrecht zu erhalten, und wo möglich auch eine gewisse Theilnahme dieser

---

Fenster öffneten den kümmerlichen Resten des Tageslichts den Zutritt. Drei Feuerstellen sowie ein hin und wieder geheizter Sylvesterofen verbreiteten eine behagliche Temperatur; kurz, bei Allem, was die innere Einrichtung anbelangte, hatten die Behörden des Seemagazins so umsichtig und befriedigend für uns gesorgt, dafs wir uns in hohem Grade wohl befanden.

*) Eine officielle Revision des „Plover“ den 29. Septbr. 1850 ergab folgende Vorräthe: 26,499 Pfd. Brot, 13,096 Pfd. gesalzenes Rindfleisch, 12,300 Pfd. gesalzenes Schweinefleisch, 27,950 Pfd. Mehl, 1849 Pfd. Talg, 971 Pfd. Zucker, 2723 Pfd. Chocolate, 650 Pfd. Thee, 872 Pfd. Reis, 1550 Pfd. Zitronensaft, 21,126 Pfd. eingemachtes Fleisch, 1128 Pfd. eingemachtes Gemüse und Compots, 1797 Pfd. Pemmikan, 290 Pfd. Eingepöckeltes, 3160 Pfd. Tabak, 2510 Pfd. Seife, 1034 Gallonen (4136 Mafs) Spiritus, 264 Gallonen (956 Mafs) Weinessig, 18 Scheffel Erbsen, 13 Scheffel Gerstenmehl, 980 Pints Tafelbouillon. (*Parl. Papers* 1852 a. a. O. p. 68.)

Digitized by Google

Wilden für ihre Angelegenheit zu erwecken; allein der moralische Charakter derselben zeigte sich theils zu stumpf, theils zu tief gesunken, als dafs diefs hätte gelingen können. Als das Fahrzeug bei einem plötzlich eintretenden Froste für den Winter 1852—53 hoch im Norden bei der Barrowspitze einfror und dort für den Winteraufenthalt eingerichtet werden musste, sahen die 41 Männer, welche auf demselben vereinigt waren, sogar ihre Sicherheit ernstlich gefährdet. Die von ihnen geübte Nachgiebigkeit wurde als ein Zeichen der Schwäche mifsachtet, und zuletzt nur durch energisches Auftreten ein allgemeiner Angriff verhindert. — Unter den Ausflügen, welche von einzelnen Mitgliedern der Mannschaft des „Plover“ unternommen sind, verdient die Wanderung des Lieutn. Pim vom Kotzebue-Sund nach Michaelowski im März des Jahres 1850 Erwähnung *). Seine Berichte darüber versetzen uns mitten in jene öden Wildnisse, deren Besuch mit unaussprechlichen Beschwerden und vielen Gefahren verknüpft ist. — Alle Nachforschungen dieser Art sind ohne irgend einen positiven Erfolg für die Erkundung der Vermissten geblieben; sie haben lediglich den Nutzen gehabt, leere Gerüchte und die Vermuthungen zu entkräften, welche unter der herrschenden Stimmung nur zu leicht sich entspinnen konnten.

Die Mackenzie-Expedition im Jahre 1850 **).

Sobald die neu ausgerüstete Behrings-Strafsen-Expedition die englischen Küsten verlassen hatte, wandte sich die Aufmerk-

---

*) „*Narrative of the proceedings of Commander Moore from September* 1849 *to September* 1850 in den *Parliam. Papers* 1851 a. a. O. p. 28 f. Den eigenen Bericht des Lieutn. Pim hat Seemann *Voyage of H. M. S. Herald*, Vol. II, p. 130 ff. mitgetheilt.

**) Die hierher gehörigen Verhandlungen und Anordnungen (*Correspondence between the Hudson's Bay Company and the Admiralty, with the Instructions to Commander Pullen for continuing the search from Cape Bathurst towards Banks Land*) s. in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O.

Digitized by Google

samkeit der Admiralität vor Allem auf den Stand der Nachsuchungen im arktischen Amerika. Schon am 25. Januar 1850 wurden die erforderlichen Anordnungen getroffen, um auch von dort aus die verstärkte und den schleunigsten Erfolg möglichst sichernde Ausrüstung einer Expedition zu betreiben. Die Entwürfe dieser Maßregel unterlagen großen Schwierigkeiten, da sowohl über den Verlauf der von Rae unternommenen Expedition nach Wollaston-Land, als auch über die Ankunft Pullen's am Mackenzie alle Nachrichten fehlten. Es galt diesmal, Entscheidungen zu treffen und Instructionen zu erlassen, die blos auf Voraussetzungen und Combinationen beruhten. Aber je schwankender sich die Muthmaßungen über die Erfolge zeigten, desto fester stand die Zuversicht auf die Tüchtigkeit und das unwandelbare Pflichtgefühl der Männer, welchen die früheren Aufträge ertheilt waren. Die Admiralität täuschte sich diesmal nicht, indem sie hinsichtlich des Eifers und der unerschütterlichen Beharrlichkeit ihrer Offiziere die besten, dagegen hinsichtlich der Ergebnisse die ungünstigsten Voraussetzungen zum Grunde legte. In diesem Sinne entwarf die Behörde ihren Plan. Sie nahm an, daß Lieutn. Pullen mit seinem Steuermann Hooper die Boot-Expedition längs der amerikanischen Nordküste vom Cap Barrow bis zum Mackenzie gewissenhaft und doch erfolglos ausgeführt hätte, erhob ersteren zum Commander und letzteren zum Lieutenant und ertheilte Beiden den neuen wichtigen Auftrag, sich sofort in Bewegung zu setzen, um nicht allein Wollaston-Land auszukundschaften, sondern weiter nordwärts bis Banks-Land vorzudringen. Wir erinnern uns, daß dieser Punkt in dem neuen System der Nachsuchungen zum Ziel der übrigen Expeditionen, mithin zum gemeinsamen Vereinigungspunkte der auf den Wegen der Behrings- und Barrow-Straße ausgesandten Mannschaften ersehen war.

Pullen hatte nach einem mit manchen Beschwerden und Unannehmlichkeiten verknüpften Winteraufenthalte im Fort Simpson bereits seine Heimreise nach England angetreten, als ihm auf dem

p. 45—57. — Ueber die Pullen'sche Boot-Expedition selbst seinen Bericht in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. L. *Arctic Expedition. Further correspondence and proceedings* p. 34—63. Hooper *Ten months among the tents of the Tuski*, Cap. XX, XXI, p. 337 ff.

Digitized by Google

Grofsen Sclaven-See ein leichter Kahn mit zwei, durch den Gouverneur Simpson abgeordneten Indianern der Hudsons-Bai-Gesellschaft begegnete, welche ihm die Urkunde seiner Beförderung mit den Instructionen für die neue Expedition überreichten. Die Entschliefsung, sich des auf ihn gesetzten Vertrauens würdig zu zeigen, ergriff ihn sofort mit hinreissender Gewalt. Der Umstand, dafs Rae in Folge der unaufhörlichen Anstrengungen während der letzten Jahre sich aufser Stand fühlte, an der Ausführung Theil zu nehmen, spannte seinen Eifer und seine Thatkraft nur um so höher. Aus einer Berathung der beiden Männer ergab sich, dafs die zur Verfügung stehenden Mannschaften, Mittel und Vorräthe zur Bestreitung anderweiter Unternehmungen, welche die britische Admiralität als wünschenswerth bezeichnete, — neben der Auskundschaftung der Nordküste von Victoria- und Wollaston-Land wurde auch ein Streifzug in das Innere der Gebiete zwischen dem Mackenzie- und Colville-Flusse empfohlen *) — nicht ausreichten. Dagegen wurden unverweilt zwei Böte für die Expedition nach dem Banks-Land ausgerüstet. Das gröfsere dieser Böte — man gab ihm den bezeichnenden Namen *„Try again"* — wurde von der Hudsons-Bai-Compagnie gestellt; das zweite war aus den beiden stark beschädigten Fahrzeugen zusammengesetzt, mit welchen Pullen seine Erkundungsfahrt vom Kotzebue-Sund her ausgeführt hatte.

Nachdem alle Vorbereitungen mit der gröfsten Eile betrieben waren, da die Jahreszeit bereits drängte, setzte sich Pullen am 11. Juli vom Fort Simpson aus in Bewegung. Seine Mannschaft war mit grofser Umsicht ausgewählt. Alle hegten die kühnsten Hoffnungen auf eine glückliche und schnelle Fahrt, denn der Frühling war ungewöhnlich warm und milde gewesen und das Wetter zeigte sich fortwährend günstig. So lange die Fahrt auf dem Mackenziestrome dauerte, hatten die Reisenden fast nur von der drückendsten Hitze und von den zahllosen Schwärmen der Moskitos zu leiden, welche die beiden Kähne dergestalt überdeckten,

*) Officielle Zuschrift des Admiralitäts-Secretairs Hay an den Secretair der Hudsons-Bai-Compagnie A. Barclay vom 22. Decbr. 1849 in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 45.

Digitized by Google

dafs die Matrosen sie scherzend als einen hemmenden Ballast der stromabwärts gerichteten Böte verwünschten. Pullen berechnete schon, spätestens bis Ende Juli Cap Bathurst zu erreichen und dadurch die günstigste Jahreszeit zur direkten Ueberfahrt nach dem Banks-Land, welches in gerader Linie kaum 300 Meilen entfernt sein konnte, zu gewinnen.

Allein bei der Ankunft am Eismeer entdeckte sich den Reisenden zu ihrer schmerzlichen Ueberraschung jener plötzliche Wechsel, dessen sie sich nicht versehen und den sie nicht für möglich gehalten hatten. Indem sie an einem heitern Sommertage, es war am 22. Juli, den höchsten Gipfel der Garry-Insel — an der Einmündung des östlichen Mackenzie-Armes — bestiegen, breitete sich statt des offenen lebendigen Meeres, von dessen Anblick Franklin einst an diesem Punkte so eigenthümlich ergriffen wurde, eine fast nach allen Seiten hin ununterbrochene, starrblinkende Eisfläche vor ihren Augen aus. Fortan sahen sie sich, wie mit einem Male, in die unheimlichste Winterlandschaft versetzt und schon an den folgenden Tagen hatten sie bald bei trübem Nebelwetter bald unter schneidend kalten Stürmen einen unaufhörlichen Kampf mit den daherwogenden Eismassen zu bestehen. Bald traten Zweifel und Hoffnungslosigkeit an die Stelle jener frohen Zuversicht, deren sie so kurz vorher sich noch erfreut hatten. Die Stimmung der Männer verdüsterte sich um so mehr, da aus den jetzigen Erfahrungen die erschütterndsten Bilder der wahrscheinlichen Bedrängnifs und Verlassenheit der Vermissten ihre Seele erfüllte. In den ersten Tagen des August trieben starke Nordwinde das Eis dergestalt gegen die Küsten hin, dafs selbst unter den gröfsten Anstrengungen und Beschwerden nur äufserst geringe Fortschritte errungen werden konnten. Als sie endlich — aber erst am 10. August — vor dem Cap Bathurst ankamen, dort von jubelnden Eskimo-Schaaren wie im Triumphe umringt wurden, und auf dem nackten Felsenvorsprunge gegen 20 Eskimo-Zelte erblickten, erwachte noch ein letzter Strahl ihrer Hoffnungen. Sie harrten angesichts des Cap mehrere Tage eines günstigen Umschlags. Allein unter jenen Wilden, wie hülfreich und freundlich sie sich sonst auch erwiesen, vernahmen sie nur zurückschreckende Warnungsstimmen. Nicht minder nachdrücklich mahnten die offenbaren Anzeichen des bereits

Digitized by Google

wieder einsetzenden Winters von allen Versuchen eines weiteren Vordringens ab. Comm. Pullen gab sich der Ueberzeugung hin, dafs ihm nichts übrig bleibe, als die Böte zum Mackenzie zurückzuwenden, und selbst diese Rückfahrt wurde so gefährlich, dafs er sich glücklich pries, als am 27. August die Mündung des Mackenzie wieder erreicht war. Ein paar neu entdeckte und benannte Inseln waren der einzige kümmerliche Gewinn dieses Unternehmens. Der Ungunst des Wetters wurde vorzugsweise die Schuld an dem unverhofften Mifsgeschick beigemessen. Allein wie gern wir auch den Muth und die Freudigkeit anerkennen, mit welcher diese Männer ihr Unternehmen antraten, so erscheint doch ihre Ausdauer und Standhaftigkeit in minder günstigem Lichte, wenn wir erfahren, dafs an einem der Tage, in welchen sie jetzt den Mackenzie hinanfuhren, der unerschrockene M'Clure auf seiner kühnen Fahrt mit dem „Investigator" bei gröfstentheils offenem Wasser von den Mündungen des Mackenzie zum Cap Bathurst gelangte *), indem er seinerseits das ihm vorgeschriebene Ziel des Banks-Landes und der Melville-Insel noch zu erreichen hoffte. Wir werden später zu gedenken haben, mit welchem erheblichen Erfolge sein Unternehmen noch in diesem Jahre gekrönt wurde.

Ehe wir jetzt die Ausrüstung der neuen Rettungs-Expeditionen nach der Barrow-Strafse, welche unter der eifrigsten Betheiligung des englischen Volkes im Lauf der ersten Monate des Jahres 1850 vorbereitet wurden, im Einzelnen verfolgen, fällt unser Blick auf den Ursprung und eigenthümlichen Entwicklungsgang einer in den nordamerikanischen Freistaaten gleichzeitig zur That reifenden Unternehmung für Franklin und seine Gefährten.

---

*) M'Clure's *Dispatches* 22. August 1850: „... *having much open water upon the eastern shore from the Mackenzie towards Cape Bathurst I had no difficulty in working along it.*" — Offenbar hatten sich dort seit wenigen Tagen die Verhältnisse des Eises günstiger gestaltet. Man darf jedoch nicht vergessen, dafs Pullen nur offene Böte mit Vorräthen auf 120 Tage führte, während M'Clure für seine 68 Mann auf drei Jahre verproviantirt war.

Digitized by Google

Die Grinnell'sche Expedition.

Es war nicht anders zu denken und bedarf daher kaum der Erwähnung, dafs alle jene Nachrichten — von den Besorgnissen für die Vermissten, von den Ausrüstungen und Anstrengungen für ihre Auffindung und von dem Mifslingen der ausgesandten Expeditionen — in der ganzen gebildeten Welt den lebhaftesten Anklang fanden, dafs selbst jeder scheinbare Aufschluss über das Schicksal Franklin's und seiner Gefährten, wie unbestimmt und zweifelhaft er auch war, von Tausenden in allen Ländern mit reger Theilnahme aufgenommen wurde. Niemand konnte sich in die Schicksale und Bedrängnisse versetzen, unter welchen jene kühne Schaar, umgeben von den furchtbaren Schrecknissen der arktischen Natur, noch litt, oder ihre letzten Kämpfe in dem furchtbarsten Elend ausgelitten haben mochte, ohne im Innersten auf's Tiefste ergriffen zu werden. Besonders aber mufste der Gedanke an ihre nächsten Angehörigen und Freunde, die unmittelbar dem unaufhörlichen Wechsel der augenblicklichen täuschenden Hoffnungen und der quälendsten Zweifel preisgegeben waren, das lebendigste Mitgefühl in jeder menschlichen Brust hervorrufen; und selbst jene stoische Resignation, welche sonst mit kaltem Blicke über das Leiden und den Untergang der Individuen hinwegsieht, mufste diesmal von der erschütternden Anschauung getroffen werden, dafs so viele beklagenswerthe Opfer der Verfolgung eines wissenschaftlichen Problems gefallen waren, dessen Aufhellung, nachdem sie seit Jahrhunderten im Geiste der ächten Forschung ersehnt worden war, nun durch ein verhängnifsschweres Ereignifs auf's Neue in unabsehbare Ferne hinausgerückt schien.

Unter allen Ländern aufserhalb England lag es keinem näher, an der Aufsuchung und Rettung lebhaft Antheil zu nehmen, als dem Gebiete der Vereinigten Staaten in Nordamerika. Abgesehen von dem Bande der gemeinsamen Abstammung, dessen Bewufstsein bei grofsen internationalen Angelegenheiten immer mit Vorliebe und Nachdruck in Anspruch genommen wird, stand gerade die Persönlichkeit John Franklin's seit einer langen Reihe von Jahren bei den Nordamerikanern in glänzender Anerkennung. Die Er-

Digitized by Google

innerung, dafs er einst (im englisch-nordamerikanischen Kriege 1813) gegen die Union in den Waffen gestanden, dafs sein Leib noch jetzt die Narben seiner damaligen Verwundung trug, war längst den Bildern der beispiellosen Mühseligkeiten, welche er bei den Erforschungsreisen im arktischen Amerika überstanden und dem Andenken seiner Verdienste um die Erkundung dieses Welttheils gewichen. Gern wurde geltend gemacht, dafs auch die Wege seiner letzten Unternehmung dem Bereich des amerikanischen Welttheils angehörten. Die Ansicht, dafs die Früchte dieser Entdeckungsfahrt, wäre sie gelungen, nicht ausschliefslich dem Grofsbritannischen Königreiche, sondern der Wissenschaft, der Menschheit im höheren Sinne und vorzugsweise auch Amerika anheim hätten fallen müssen, wurde unter den steigenden Besorgnissen für Franklin's Schicksal mit einer ansprechenden Vorliebe geweckt und gehegt. Es kam dahin, dafs Franklin und seine Gefährten fast als Märtyrer der wissenschaftlichen und menschlichen Interessen für eine Angelegenheit betrachtet wurden, deren Lösung besonders in Beziehung auf Amerika die gröfsten Erfolge in Aussicht gestellt hätte.

Allein wie stark diese Bewegung in den Gemüthern auch war, so fehlte doch noch viel, dafs sie vermocht hätte, sogleich das bestimmte Verlangen einer Rettungsthat, die doch nur mit grofsen Opfern zu Stande kommen konnte, zur Ausführung zu bringen oder auch nur sicher anzubahnen.

Lady Jane Franklin hatte im ersten Jahre nach der Abreise ihres Gatten, als noch von allen Seiten die besten Aussichten über das Gelingen seiner Pläne gehegt wurden, einen Theil der Vereinigten Staaten besucht und dort von allen Seiten die überraschendsten Beweise der Würdigung und Theilnahme empfangen, mit welchen sowohl die früheren Thaten Franklins als auch besonders die von ihm damals unternommene Aufsuchung einer nordwestlichen Durchfahrt betrachtet wurden. Diese Anerkennung Franklins ergriff ihr Herz und ihre ganze Stimmung um so tiefer, weil sie, in solchem Mafse wenigstens, ihr unerwartet war *). Jene so sicht-

*) Lady Franklin schreibt in ihrem sogleich zu erwähnenden Briefe an den Präsidenten Taylor: *Amongst the many proofs of respect and courtesy, there was none which touched and even surprised me more than the appreciation every where expressed to me of his former services in geo-*

Digitized by Google

bar hervortretende allgemeine Zuversicht auf seine ausgezeichnete Befähigung und seinen Heroismus ist seiner Gattin gewifs nicht allein für den Augenblick erfreulich und wohlthuend, sondern in den traurigen Jahren, welche sie so bald antreten sollte, eine ernste Mahnung gewesen, allen vorzeitigen Befürchtungen von einem Mifslingen oder Untergang der Expedition, wie diese schon im Jahre 1846 erwacht war, mit männlicher Fassung zu widerstehen. Diefs wurde aber ganz anders gegen Ende 1847, und besonders im Laufe des folgenden Jahres, während die Hoffnungen, welche Angesichts der umfassenden Rettungspläne und der zur Aufsuchung ausgesandten Expeditionen von Neuem angeregt waren, nach und nach sich verdüsterten. Es kann nicht auffallen, dafs Lady Franklin im Anfange des Jahres 1849 unter dem Eindrucke der bis dahin eingelaufenen Nachrichten den tiefsten Besorgnissen und trüben Ahnungen nicht mehr zu widerstehen vermochte. Im Februar 1849 sehen wir sie in gröfster Aufregung verschiedene Walfischstationen besuchen, um mit den Walfischfängern über die Rettung der vermissten Mannschaft zu berathen, um ihnen ihre Bitten an's Herz zu legen. Im März erschien die neue erhöhte Preisverkündigung, an welcher sie sich auf's Eifrigste betheiligte. Allein das war Alles, was sich zunächst in England erreichen liefs. Die Admiralität befand sich aufser Stand, neue Expeditionen zu entsenden, ehe sichere und definitive Kunde über den Erfolg der früheren Ausrüstungen eingelaufen war; sie beschränkte sich darauf, das Transportschiff „Nordstern" mit neuen Vorräthen für das Schiff „Investigator" zum Lancaster-Sund auszuschicken und die Vermittelung der Walfischfahrer Behufs der erstrebten Begegnung jener beiden Fahrzeuge in Anspruch zu nehmen.

Während so die weitere Thätigkeit für das Rettungswerk in England unmöglich war, wandten sich die Blicke der Lady Franklin nach Amerika zurück. Unter den Erinnerungen ihres oben erwähnten Besuchs fasste sie mitten in ihren schweren Besorgnissen den Muth und die Zuversicht, von dem Präsidenten Taylor die Mitwirkung der Vereinigten Staaten für die Angelegenheit der Auf-

---

graphical discovery, and the interest felt in the enterprise in which he was then known to be engaged.

Digitized by Google

suchung und Rettung der Mannschaft des „Erebus" und „Terror" zu erbitten *). In einem ergreifenden Schreiben hebt sie vor Allem hervor, dafs der Name ihres Gatten mit dem nördlichsten Theile des Continents, von welchem das Gebiet der Vereinigten Staaten einen so umfangreichen und ansehnlichen Theil umschliefse, in den genauesten Beziehungen stehe. Sie gedenkt auf's Eindringlichste der sprechenden Zeugnisse des anerkennenden Interesses für Franklin, deren sie sich bei ihrer Anwesenheit in Amerika erfreut. Auf diese Ansprache lässt sie einen kurz eingehenden Ueberblick des bisherigen Ganges der Rettungs-Expeditionen und des gegenwärtigen trüben Standes ihrer Hoffnungen folgen, aus welchem sich ergiebt, wie alle bisherigen, mit grofsen Opfern unternommenen Anstrengungen der britischen Regierung kaum noch Aussicht auf Erfolg bieten, da das Feld der Nachsuchungen gar zu weit ausgedehnt, aufserordentlich verwickelt und schwierig zu beschreiten sei. „Ich bin nicht ohne Hoffnung, dafs Sie es einer grofsen und stammverwandten Nation nicht unwürdig achten werden, die Angelegenheit der Humanität, für welche ich Ihre Theilnahme erbitte, im nationalen Geiste aufzunehmen und sie hochherzigen Sinnes zu der Ihrigen zu machen. Dabei mufs ich auch des Beispiels der Kaiserlich Russischen Regierung gedenken, welche der von dem Russischen Gesandten eröffneten Aussicht, einer von demselben eingereichten Denkschrift zufolge, in diesem Sommer von der asiatischen Seite der Behrings-Strafse her Erforschungspartien nach den verlorenen Schiffen aussenden wird **). Welch ein edles Schauspiel für die Welt, wenn drei Nationen, welche die mächtigsten Reiche des Erdkreises bilden, in dieser Weise ihre Anstrengungen zu dem wahrhaft christlichen Werke vereinigten, ihre dem Verderben preisgegebenen Mitbrüder zu retten. — Es kommt mir nicht zu, über die Art und Weise, in welcher diese wohlwollenden Aufopferungen am zweckmäfsigsten geschehen könnten, Vorschläge zu machen. Nur dies will ich jedoch sagen: sollten die Ahnungen

*) Das Datum dieses Aufrufs ist „Bedford-place, London, 4. April 1849." Abdruckt in den *Parliam. Papers* 1850, Vol. XXXV, p. 143 f.

**) Englischen Zeitungen wurde bald nachher von St. Petersburg gemeldet, dafs auch bei dem Kaiser von Rufsland eine Bittschrift der Lady Franklin eingegangen war; s. *Athenaeum* 1849, 18. Aug. (No. 1138, p. 841).

Digitized by Google

meines Herzens, welche ich nicht auszusprechen wage, in Erfüllung gehen; sollten in dem bevorstehenden edlen Wetteifer Amerikaner so glücklich sein, den Ruhm einer Lösung des Problems der Nord-West-Passage uns zu entreifsen oder den noch schönern Triumph, unsere kühnen Seefahrer aus einer jammervollen Lage, bei deren Gedanken schon das Herz erstarrt, zu erretten — dann würde ich zwar bedauern, dafs es meinen braven Landsleuten nicht zu Theil geworden ist, ihre Aufopferung so belohnt zu sehen, aber zugleich würde ich von Freude bewegt werden, dafs es Amerika ist, dem wir die Wiederherstellung unseres Glückes verdanken und mich ihm auf immer durch die Bande der innigsten Dankbarkeit verpflichtet fühlen. — Indem ich mich so an Sie wende, ist mein Herz nicht frei von Sorge. In der ängstlich erregten Stimmung einer Gattin und einer Tochter habe ich nur zu stark den Eindruck der schweren Prüfung, unter welcher wir — aber doch nicht wir allein, sondern Hunderte mit uns — niedergebeugt sind, Ihnen nahe gebracht und ein zu hohes Mafs der Theilnahme vorausgesetzt, welche zuversichtlich über die Gränze unseres Landes hinaus gefühlt wird. Aber auch in diesem Falle werden Sie, defs bin ich gewifs, mit der persönlichen Aufregung meines Gemüths es entschuldigen, dafs ich so ohne Furcht und Bedenken auf Ihre hochherzigen Gesinnungen vertrauungsvoll gebaut habe, und der Huldigung verzeihen, welche ich Ihrer erhabenen Stellung und dem Volke darbringe, dessen Stimme Sie zu dieser hohen Stelle berufen hat."

Dieses Schreiben der Lady Franklin wurde zunächst im Auftrage des Präsidenten am 25. April 1849 durch eine Zuschrift des Staatssecretair Clayton auf's Freundlichste und Wohlwollendste erwiedert: „Der Name Sir John Franklin stehe hoch und theuer im Andenken der amerikanischen Staatsbürger durch seinen Heroismus und durch seine Leiden und Opfer für das Wohl der Menschheit. Das Volk der Vereinigten Staaten habe jene gefahrvolle Unternehmung mit dem tiefsten Interesse begleitet: es werde auf den Aufruf der Gattin und Tochter durch den Ausdruck seiner vereinten Wünsche antworten, damit die Regierung in den Stand gesetzt werde, alle geeigneten Versuche zur Rettung Franklins und seiner Gefährten aufzubieten. Die Executiv-Gewalt werde vorläufig

Digitized by Google

sofort alle verfassungsmäfsig ihr gewährten Mittel ergreifen, um die Angelegenheit zu fördern und auf die amerikanischen Seefahrer, vor Allen die Walfischjäger, durch Aufforderungen zu wirken und sie durch Mittheilungen, so weit diese letzteren ihr zu Gebote ständen, für derartige Unternehmungen unterstützen." — „Die Herzen des amerikanischen Volkes" — diefs sind die bezeichnungsvollen Schlufsworte des Briefes — „werden Ihre beredte Ansprache an das Staatsoberhaupt mit tiefer Rührung lesen und mit in Ihr inniges Gebet zu Dem einstimmen, dessen Geist über dem Wasser schwebt, auf dafs Ihr Gatte und seine Gefährten dem Vaterlande und den Freunden wiedergegeben werden."

Die gehegten Erwartungen schienen im Anfange überraschend schnell in Erfüllung zu gehen. Schon am 14. Mai berichtete der englische Gesandte zu Washington, dafs das Vorhaben der Regierung auf Ausrüstung zweier Schiffe gerichtet, und das eine Schiff von der Behrings-Strafse, das andere von der Davis-Strafse aus das Feld der Nachsuchungen zu beschreiten bestimmt sei. Noch ehe diese Meldung in England ankam, hatten englische Zeitungen *) gleichlautende Nachrichten gebracht. Je gedrückter damals die Stimmung in England war, desto höher stieg der Jubel über eine solche Kunde, desto begeisterter waren die Ausdrücke des Dankes, welche zunächst an die amerikanische Gesandtschaft in London gerichtet wurden. Die grofsbritannische Regierung unterliefs nichts, um ihre lebhafte Anerkennung dankend und preisend an den Tag zu legen; sie übersandte Abdrücke aller dahin einschlagenden Mittheilungen, Berichte und Gutachten, um eine vollständige und authentische Uebersicht und Kenntnifs des damaligen Standes der Angelegenheit zu gewähren. Die Königliche Gesellschaft der Wissenschaften beschloss in ihrer Jahres-Versammlung am 7. Juni unter den Erregungen des höchsten Enthusiasmus eine Dank-Adresse an die amerikanische Regierung, welche am 9. Juni dem derzeitigen Gesandten Bancroft überreicht wurde. Die Geographische Gesellschaft zu London, unter deren Mitgliedern Franklin als Vice-Präsident glänzte, liefs es sich angelegen sein, in der Versammlung am 11. Juni ein öffentliches Zeugnifs ihrer hohen Freude und

*) Z. B. *Times* vom 22. Mai in einem Briefe aus Montreal.

Digitized by Google

Dankbarkeit für die amerikanische Regierung vorzubereiten. In jenen Tagen wurde als gewifs erzählt, dafs der berühmte Capt. Wilkes, dessen Name durch die amerikanische Erkundungs-Expedition in den Jahren 1839—44 einen so glänzenden Ruhm erlangt hatte, bereits zum Ober-Befehlshaber erkoren sei. Unter dem Einflusse dieser Kunde fehlte es zwar nicht an Meldungen zur Theilnahme. Aber Manche blieben auch zurück, weil sie einen zu lebhaften Zudrang der Anerbietungen voraussetzten, oder weil sie erst zuwarten wollten, bis die Pläne vollends entworfen, die Fahrzeuge wirklich gerüstet sein würden. Als es im weiteren Fortgange zu diesen Berathungen kam, zeigten sich unvorhergesehene Schwierigkeiten. Bei der Auswahl der Fahrzeuge ergab sich eine grofse Verschiedenheit der Ansichten. Von Einigen wurden Kriegsschaluppen gewünscht, von Anderen kleine Fischer-Fahrzeuge als zweckmäfsig empfohlen, während Manche nachzuweisen suchten, dafs nur die Anwendung von Dampfböten einigermafsen Aussichten auf Erfolg versprechen könne. Ueberall fehlte es an Einheit und rechter Verständigung; unter ermüdendem Hin- und Herschwanken verstrich die beste Zeit des Jahres, und unter der Zwietracht der Meinungen ging selbst die erste freudige Begeisterung für das Rettungswerk dahin. Präsident Taylor erfuhr zu seinem Schmerze*), dafs es unter diesen Umständen unmöglich sei, mit den ihm durch seine Stellung verliehenen Mitteln und Kräften zu einem Erfolge zu gelangen, der einer solchen Sache würdig gewesen wäre, so dafs ihm nichts übrig blieb, als den Zusammentritt des Congresses abzuwarten und von allen Unternehmungen für das gegenwärtige Jahr abzustehen. Man kann nicht sagen, dafs damals die Angelegenheit Franklins bei den Nordamerikanern ganz in den Hintergrund getreten wäre; vielmehr fehlte es fortwährend nicht an Rettungsplänen und Erbietungen. Allein die Blicke richteten sich doch fast ausschliefslich auf das kommende Jahr, und jene trüglichen Eskimo-Berichte über das Vorhandensein der Schiffe

*) Capt. Lynch, bekannt durch die Erkundung des Todten Meeres, schreibt in einem Briefe vom 17. Novbr. über diese Angelegenheit: *After wasting time in fruitless deliberation, the contemplated attempt was abandoned, much, I am told, to the chagrin of Gen. Taylor.* Vergl. *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 154.

Digitized by Google

trugen dazu bei, hemmende Unbestimmheit und selbst eine gewisse Lähmung zu erzeugen.

Nachdem aber im November 1849 die Nachrichten von dem bisherigen ungünstigen Verlauf der sämmtlichen aus England abgesandten Expeditionen eingetroffen waren, und jetzt nun eigentlich erst klar wurde, wie aufserordentlich weitaussehend und mifslich es mit den Aufsuchungsreisen stand, und wie nur bei einem recht vervielfachten und planmäfsig ausgedehnten Betriebe des Rettungswerks einigermafsen zuverlässig auf Erfolge zu rechnen war: in diesem scheinbar letzten und dringendsten Zeitpunkte wurde die verlassene Gattin Franklin's von dem Gedanken ergriffen, noch einmal die Hülfe und Unterstützung der Amerikaner anzurufen. So entstand ihr zweiter Brief an den Präsidenten vom 11. December 1849, der vielleicht die ergreifendsten und eindringlichsten Worte enthält, welche jemals über diese Sache geschrieben oder gesprochen sind. Sie gedenkt zuerst ihrer unerschütterlichen Zuversicht auf die theilnehmenden Gesinnungen des amerikanischen Volkes; sie erinnert an die trostreiche Erwiederung, deren ihr erstes Anschreiben theilhaft geworden, an die freudige und anerkennungsvolle Bewegung, mit welcher dieses Zeugnifs der edelsten Sympathie in allen Ländern englischer Zunge begrüfst worden war. Dann läfst sie eine Schilderung des dermaligen Standes der Nachforschungen und ihrer vereitelten Hoffnungen folgen und versetzt in die Mitte des düstern Bildes der unglücklichen Mannschaft, welches in ihrer Seele lebt; wie ihre muthvollen Landsleute — vielleicht noch durch die Freistatt ihrer Schiffe mit einander vereinigt, vielleicht auch nach deren Zerstörung in verschiedenen Richtungen zerstreut, — in jenen ewig starren, schreckensvollen Wildnissen, während die Mittel zum Unterhalte sich erschöpft haben, bereits den fünften Winter der heifs ersehnten und immer noch nicht erscheinenden rettenden Hülfe entgegenharren. Und wie umfassend und grofsartig die Anstrengungen und Opfer der englischen Behörden auch seien, sie erscheinen doch immer noch unzulänglich für das weite und schwierige Feld; nur die möglichst grofse Vervielfältigung und Beschleunigung der Mittel und Kräfte könne in diesen letzten entscheidungsvollen Tagen, vielleicht in der letzten Stunde die verschlagenen Seefahrer einem fürchterlichen Tode ent-

Digitized by Google

reifsen. Und doch dürfe wahrlich diese Sache nicht verlassen werden — weder von England, welches diese Männer entsendet, noch von Amerika, auf dessen Gestaden und Seen sie umherirrten, um eine seit Jahrhunderten erstrebte Aufgabe zu lösen — es sei denn, dafs jene in ewigem Froste starrenden Gegenden nach allen Richtungen genügend durchsucht seien, oder irgend ein Zeugnifs ihres endlichen Schicksals an den Tag käme."

Es war eine unglückliche Fügung, dafs dieses zweite Schreiben in eine Jahreszeit fiel, die dem unmittelbaren Zuge zur That nicht günstig sein konnte. Auf den ersten Blick leuchtete ein, dafs mindestens drei bis vier Monate verfliefsen mufsten, ehe Schiffe nach dem arktischen Meere die Anker lichten konnten. Der Präsident Taylor that zwar Alles, was an ihm lag; er brachte schon unter dem 4. Jan. 1850 eine Botschaft bei beiden Häusern des Congresses ein, in welcher er die beiden Ansprachen der Lady Franklin vorlegte, die Betrachtnahme der Ausrüstung einer Expedition zur Aufsuchung Franklins auf's Dringendste empfahl, und aussprach, wie lebhaft er schon im vergangenen Jahre den Wunsch gehegt, etwas in dieser Herzensangelegenheit aller civilisirten Nationen thun zu können. Allein im Congresse kam man doch vorläufig nicht über vorbereitende Berathungen und Entwürfe hinaus. Aber nach zwei Monaten, am Ende des Februar, nahm mit einem Mal die Besorgnifs überhand, dafs dieser verfassungsmäfsige Geschäftsgang eine bedenkliche Verzögerung bringe und die Ausrüstung im jetzigen Jahre wiederum bereits ernstlich gefährdet werde. Unter dem schmerzlichen Eindrucke dieser allgemein beklagten Aussicht erhob sich ein reicher Bürger zu New-York, der Kaufmann Henry Grinnell, zu dem hochherzigen Entschluss, das Pfand der Hoffnungen, welche die Regierung auf Lady Franklin's Ansprache erregt, im Namen und zur Ehre seines Vaterlandes auszulösen, und Herz und Hand dem gemeinsamen Unternehmen darzureichen. Diesem aus den reinsten und edelsten Motiven entsprungenen Gedanken folgte auf der Stelle die unvergessliche That. Mit einer fast unerschöpflichen Freigebigkeit verwandte Grinnell einen bedeutenden Theil seines Vermögens auf den Ankauf und die Ausrüstung der beiden Brigantinen „Advance" und „Rescue", und stellte sie dem Congress mit dem Ansuchen zur Verfügung, die

Digitized by Google

Bemannung aus den Mitteln der amerikanischen Staatsmarine zu übernehmen, und ihnen den Charakter amerikanischer Staatsschiffe für dieses Unternehmen zu verleihen.

Der Congress ging durch einen unterm 2. Mai 1850 erlassenen Beschluss *) in aller Förmlichkeit auf dieses Erbieten ein, indem er zugleich bestimmte, dafs behufs der Verpflegung der erforderlichen Offiziere und Mannschaften für einen jedoch nicht über drei Jahre auszudehnenden Zeitraum dem Präsidenten freie Hand gelassen und die Verwendung der erforderlichen Instrumente aus dem Marine-Depot, so weit sie entbehrlich, gestattet worden sei. Die beiden Fahrzeuge sollten bis zu ihrer Rückkehr in jeder Beziehung den für die Staatsflotte gegebenen Gesetzen und Anordnungen unterworfen sein, dann aber an Henry Grinnell wieder ausgeliefert werden. Schliefslich wird in dieser Acte noch festgestellt, dafs die Vereinigten Staaten für etwaige Verluste, Beschädigungen und Deteriorationen der Fahrzeuge, auf welche Weise solche auch immer entstanden sein möchten, demnächst nicht in Anspruch genommen werden sollten.

Sobald durch diesen Schritt endlich alle Zweifel an der wirklichen Ausführung des Unternehmens gehoben waren, legte man in New-York von allen Seiten unverzüglich Hand an's Werk, um die beiden Fahrzeuge vollends in Stand zu setzen und ihre Abfahrt zu beschleunigen. Henry Grinnell liefs es sich angelegen sein, die beiden Fahrzeuge gegen den bevorstehenden Kampf mit dem Eise so viel als thunlich zu wappnen, und den Wünschen der Mannschaft für die innere Einrichtung in allen Stücken zuvorzukommen. Die Aufseher des Astorhauses bestanden auf's Nachdrücklichste darauf, in ihrem stattlichen Hôtel die nach und nach ankommenden Theilnehmer der Expedition bis zur Abreise zu beherbergen. Sogar die Damen New-Yorks wetteiferten unter einander, überreichliche Vorräthe an allerlei Speisen zuzubereiten und herbeizubringen. — Zum Befehlshaber wurde Lieutn. de Haven ersehen, der bei der letzten grofsen Erkundungs-Expedition unter

*) Die *Parliam. Papers* 1851 a. a. O. p. 1—4 enthalten sowohl diese Congress-Acte als auch die in Folge derselben von dem Flotten-Secretair ertheilte Instruction vom 15. Mai 1850. Letztere ist wiederholt *Parliam. Papers* 1852, Vol. L, p. XXXVII f. und bei Kane (s. unten) p. 491—93.

Digitized by Google

Wilkes sich hervorgethan. Seine 32 Gefährten waren fast ohne Ausnahme junge höchst rüstige Männer, ganz unähnlich den grofsentheils im arktischen Seedienst ergrauten englischen Franklinsuchern; aber sie ersetzten durch eine eigenthümliche Zuversicht und Unerschrockenheit, was ihnen an Erfahrung abging *). Die ausgezeichnetste Persönlichkeit in ihrer Mitte ist unzweifelhaft Elisha Kent Kane, der aus einem Bade am Golf von Mexiko am 12. Mai plötzlich durch eine Regierungs-Depesche des elektrischen Telegraphen nach New-York beschieden wurde, „um mit der arktischen Expedition abzugehen." Es ist sowohl für den Mann als auch für den Charakter dieser ganzen Expedition bezeichnend, zu sehen, wie er sich dann sogleich auf den Weg macht, in $7\frac{1}{2}$ Tagen eine Strecke von dreizehnhundert englischen Meilen über Land zurücklegt und bereits vierzig Stunden nach seiner Ankunft, nachdem er sich zu New-York mit dem nöthigsten Reisebedarf für seine Person versehen, in dem Schiffe „Advance" auf offener See zum Polarmeer segelt **). Eine solche Eile, wie nothwendig sie in Anbetracht der verhältnifsmäfsig späten Jahreszeit gewesen sein mag, konnte um so weniger ohne nachtheilige

*) Bellot *Journal d'un voyage aux mers polaires* p. 69 sagt von ihnen aus eigener Anschauung: „*Avec des navires solides et une audace résolue ils triomphent de tout. Ce sont ... des gens qui ne connaissent pas le danger, et qui le bravent, moins peut-être par ignorance que par leur courage et leur foi en eux-mêmes; et je crois que c'est bien d'eux qu'on peut dire que le mot impossible n'est pas dans leur dictionnaire.*"

**) Kane hat sich im vergangenen Jahre das Verdienst einer höchst lebensvollen, anschaulichen Beschreibung dieser arktischen Fahrt erworben und seinem Buche durch eine reiche Fülle wichtiger Beobachtungen über die Bildung der Eisberge, über Meeresströmungen und über das Mitteleis der Baffins-Bai einen besonderen Werth gegeben. Dasselbe hat den Titel: *The U. St. Grinnell Expedition in search of Sir John Franklin. A personal narrative. With illustrations.* New-York, bei Harper. Die amerikanische Original-Ausgabe soll bei dem grofsen Brande in New-York am 10. December 1853 fast in ihrem ganzen Bestande vernichtet worden sein. Die Zeitungs-Nachricht, dafs nur der an Henry Grinnell in Probebogen überlieferte Abdruck gerettet wäre, ist jedoch auf jeden Fall übertrieben, da uns ein am 9. Decbr. aus Philadelphia nach Berlin abgeschicktes Exemplar derselben vorliegt. Aufserdem ist die englische Titel-Ausgabe (London bei Sampson Low) durch den Buchhandel zugänglich geworden und, so viel wir wissen, bis jetzt nicht erschöpft.

Digitized by Google

Folgen bleiben, als Alle mit den Erfordernissen zu einer Fahrt in's Eismeer nicht näher bekannt waren. Die Ausstattung seitens des amerikanischen Marine-Depots liefs Manches zu wünschen übrig; selbst die Feuergewehre und Patronen, welche von dort verabreicht wurden, erwiesen sich fast ganz untauglich. Die beiden kleinen Fahrzeuge erschienen neben den grofsen Schiffen im Hafen auffallend gering — Advance hielt 144, Rescue gar nur 91 Tonnen —; sie erinnerten an die Schifffahrt im Alterthum. Auf die Erfordernisse eines arktischen Winters war nur sehr mangelhaft, auf Boot- und Schlitten-Excursionen gar nicht Bedacht genommen.

Als die beiden Brigantinen am 22. Mai unter dem Zujauchzen unzähliger Zuschauer, die sich theils auf den Werften in dichten Massen zusammendrängten, theils innerhalb des Bassins auf Tausenden von Fischerbarken des Augenblicks der Abfahrt harrten, den Hafen von New-York verliefsen, strahlte Alles nur von Freude und hochgehenden Hoffnungen. Jene Mängel und Uebelstände — wenn sie ja überhaupt bemerklich geworden waren — verschwanden vor dem kühnen Unternehmungsgeiste der Mannschaft. Ihre Instruction, die erst vor wenigen Tagen unter dem hastigen Getümmel der Vorbereitungen angekommen war, enthält in einer von dem schleppenden englischen Canzleistyle merklich abweichenden Fassung in kurzen, gedrungenen, entschiedenen Sätzen den besonderen Auftrag, wo möglich westlich vom Cap Walker und nordwärts vom Wellington-Canal nachzuforschen. Gelänge es ihnen, das vermuthlich in höheren Breiten dort vorhandene offene Meer zu erreichen, dann möchten sie nach eigenem Ermessen dasselbe befahren, auf allen Höhen und Vorgebirgen sowohl nach Spuren der Vermissten suchen als auch Zeugnisse ihrer Anwesenheit und Nachrichten zurücklassen. Ausdrücklich war hervorgehoben, dafs sie, wenn es zu vermeiden sei, nicht mehr als einen Winter in den arktischen Regionen zubringen sollten.

Henry Grinnell konnte es sich nicht versagen, die beiden Fahrzeuge beim Antritte ihrer erwartungsvollen Fahrt auf ein paar Tage zu begleiten. Er bestieg mit seinen Söhnen eine Yacht und wandte sich am dritten Tage, nachdem er unter dem Flattern der weifsen Flagge den muthvollen Seefahren seine Segenswünsche ausgesprochen, mit dem glücklichen Bewufstsein seiner That nach

Digitized by Google

New-York zurück. Von diesem Tage an hat er seinen Freunden oft erklärt: dafs es ihm sei, als ob er erst jetzt in Friede wohnen und sein Haupt ruhig niederlegen könne, nachdem er einen Theil des ihm geliehenen Gutes einer solchen Pflicht geopfert *).

Ausrüstung der Expeditionen für die Barrow-Strafse 1850.

Sobald im Januar des Jahres 1850 die beiden Schiffe „Enterprise" und „Investigator" nach der Behrings-Strafse abgesegelt und die Anordnungen einer Erkundungsfahrt vom Mackenziefluſs zum Banks-Land erlassen waren, trat die Expedition nach der Barrow-Strafse als dritter und letzter Zweig des neuen Systems der Nachforschungen in den Vordergrund. Die Organisation dieser Ausrüstung umfasste offenbar den schwierigsten und wichtigsten Theil der damaligen Aufgabe der britischen Admiralität. Man konnte es sich nicht verhehlen, dafs von der Behrings-Strafse her die Erreichbarkeit der Melville-Insel doch sehr ungewifs und problematisch war, während Parry den Weg der Barrow-Strafse erkundet und zurückgelegt hatte. Daneben behauptete sich die Ansicht noch immer in ihrem Rechte, dafs es doch unter allen Umständen am Ersten und Sichersten von Erfolg sein müfste, den Verschlagenen auf dem ihnen vorgezeichneten und, so viel sich erkennen liefs, auch von ihnen eingeschlagenen Wege möglichst weithin zu folgen, obgleich die anfänglich gehegten sanguinischen Erwartungen bei der unerwarteten Rückkehr des Capt. James Ross im Jahre 1849 so bitter getäuscht waren. Das Verlangen nach umfassenden Rüstungen drängte sich jetzt um so lebhafter auf, da gerade auf dieser Seite aller Anstrengungen unerachtet noch gar keine Fortschritte erlangt waren, die mit vorwiegender Wahrscheinlichkeit auch nur auf die Spuren der Vermissten hätten füh-

*) W. Parker Snow *Voyage of the Prince Albert in search of Sir John Franklin.* London 1851. 8. p. 295.

Digitized by Google

ren können. Dieſs musste Jedem einleuchten, der die vorliegenden Thatsachen unbefangen zu überblicken vermochte, um so mehr da die Ueberzeugung, daſs alle von Franklin über Bord geworfene Cylinder und Flaschen im Eise verkommen oder doch unbemerkt bleiben konnten, immer mehr überhand genommen hatte *).

Franklin's Schiffe waren zuletzt gesehen, als er sich am 26. Juli 1845 in der vollen Zuversicht des Gelingens anschickte, von der Melville-Bai aus das Mitteleis der Baffins-Bai zu durchsegeln. Allen Ermittelungen zufolge war dieses Jahr für die Schifffahrt in jenen Breiten sehr günstig gewesen; daher lieſs es sich kaum anders denken, als daſs Franklin's Reise durch den Lancaster-Sund und die Barrow-Straſse sich eines schnellen und glücklichen Fortgangs erfreut hatte. Das Beispiel der ersten Parryschen Expedition, die im Monate August 1819 auf einem von Europäern noch niemals erkundeten Wege vom Lancaster-Sund bis gegen die Melville-Insel vordrang, lebte noch in frischer Erinnerung. Sollte man voraussetzen, daſs Franklin mit einer ungleich vorzüglicheren Ausrüstung und mit besseren Hülfsmitteln auf demselben Wege langsamer vorwärts gekommen wäre, zumal seine Instructionen ihm möglichst schnelles Vorgehen und Vermeiden jedes Aufenthalts in diesen Gewässern zur Pflicht machten?

Aus dem Standpunkte dieser Betrachtungen musste es im höchsten Grade unbefriedigend erscheinen, daſs unter dem eifrigen Betriebe der Nachforschungen von der Davis-Straſse und Baffins-Bai aus zwei Jahre hindurch nur Hafenplätze, Vorgebirge und Küstenpunkte auskundschaftet wurden, die Franklin, wenn seine Fahrt einigermaſsen glücklich und planmäſsig von Statten ging, gar nicht besucht oder berührt haben konnte; auf die er, erfüllt von Muth und Hoffnung oder getrieben von seiner Sehnsucht nach entlegeneren unerforschten Gebieten, kaum einen Blick aus der Ferne geworfen haben mochte. Es lieſs sich berechnen, daſs er schon

*) Vergl. P. L. Simmonds *Sir John Franklin and the arctic regions* (3rd edit. London 1853. 8.) p. 152 f. Auch bei der Admiralität war man von der Unzweckmäſsigkeit des früher üblichen Apparats, wie ihn Franklin für seine letzte Fahrt erhalten, vollständig überzeugt; wir sehen in der Instruction an Collinson vom 15. Januar 1850, §. 22 (oben S. 90) bereits eine verbesserte Methode eingeführt.

Digitized by Google

in den ersten Tagen des August 1845 die äufsersten von Capt. James Ross in den ungünstigen Jahren 1848 und 1849 erreichten Punkte — den Leopoldshafen, und selbst das Cap Bunny — im freudigen Dahineilen auf den so vielversprechend vor ihm sich öffnenden Bahnen vorübergesegelt und selbst noch mehrere Wochen hindurch weiter westwärts gegangen war. Auf ein weites Vordringen des Transportschiffes „Nordstern", das zur Verproviantirung des „Investigator" ausgesandt wurde, liefs sich um so weniger rechnen, da dasselbe gar nicht darauf ausgerüstet war, einen Winter im Eise zuzubringen; vielmehr führte der Gedanke an sein Ausbleiben wiederum zu manchen ernstlichen Besorgnissen, da es von keinem Fahrzeuge in den arktischen Gewässern erblickt worden war.

Daneben war nicht zu verkennen, dafs die aufgewandten Bemühungen und Versuche, bei den Walfischfahrern eine wirksame Betheiligung an dem Rettungswerk hervorzurufen, jedes entschiedenen Erfolges fehl gingen. Von allen Seiten bestätigte sich die Ansicht, dafs von ihnen für die Auffindung der Vermissten nichts zu hoffen stand. Uebertriebene Nachrichten von mannichfachen Schiffbrüchen und Unglücksfällen im Eismeer schreckten die meisten von Fahrten in entlegenere Gebiete zurück. Die aufserordentlichen Preisverkündigungen, welche am 23. März 1849 veröffentlicht waren, erschienen um ein paar Wochen zu spät, als dafs sie in jenem Jahre noch hätten von Wirkung sein können; denn die arktischen Walfischjäger waren schon seit Anfang des Monats unter Segel gegangen, und selbst in dem Falle, dafs sie etwa unterwegs oder nach der Ankunft auf ihren Fischfang-Stationen eine Kenntnifs von diesen Preisen erhalten hätten, waren sie auf solche Unternehmungen in keiner Weise ausgerüstet. Ohnedies hing die Theilnahme der Walfischfahrer nicht sowohl von den sogenannten Walfisch-Capitains und ihren Jägern, die in der Regel kühne und beherzte Männer waren, als vielmehr von den Principalen ab, die daheim blieben und als Besitzer der Fahrzeuge das gröfste Bedenken zu tragen pflegten, für ein solches Unternehmen, dessen Hoffnungslosigkeit und Gefahr zumal von England aus im grellsten Lichte erschien, theils die Gesundheit und das Leben ihrer Leute, theils auch ihr Eigenthum und ihre Habe auf's Spiel zu

Digitized by Google

setzen. Endlich drängte sich noch vollends die Erfahrung auf, dafs die Bemühungen der Walfischfahrer, unter denen 1849 überhaupt nur zwei oder drei bis zu dem Eingange des Lancaster-Sundes gelangten, sich im Ganzen mehr nachtheilig als förderlich erwiesen. Als das sichtbarste Ergebnifs ihres Forschens wurden jene trüglichen Eskimo-Berichte angesehen, die in den verschiedensten Gestalten und Entstellungen umliefen und nicht blos in Europa sondern auch in Amerika Verwirrung und lähmendes Schwanken hervorbrachten.

Demnach musste die Admiralität erkennen, dafs die Kraft der britischen Marine fast das einzige Mittel bot, den obliegenden Pflichten für die Rettung der Vermissten nachzukommen. Aber welch ein weites und verschlungenes Gebiet öffnete sich noch immer, indem sie auf Grund der bisherigen Ermittelungen sich vergegenwärtigte, was zunächst auf's Dringendste erheischt ward. Man wufste nur so viel, dafs Franklin weder sein Ziel erreicht, noch auch in Gegenden verschlagen war, aus welchen er an die Nordküste von Amerika gelangen oder zu dem Südrande der Barrow-Strafse sich zurückwenden konnte. Diefs führte zunächst auf die Melville-Insel, das Banks-Land, den Wellington-Canal, die Parry-Inseln, — mithin auf Gegenden, die nur Ein Mal (im Jahre 1819) von Europäern zum Theil erreicht, zum Theil aus der Ferne gesehen, seitdem aber bei öfters wiederholten Versuchen nur vergeblich erstrebt waren. Allein diefs war wiederum nur das Nächste. Denn selbst darüber entstanden verschiedene Ansichten, ob Franklin denn auch wirklich den Weg durch die Barrow-Strafse, und nicht etwa den Jones-Sund oder gar den Smith-Sund genommen haben möchte. Dafs Franklin des Jones-Sundes mit Bedeutung gedacht, war längst bekannt; jetzt wurde durch J. M. Hamilton zu Stromness (Rae's Schwager) auf's Lebhafteste versichert, dafs Franklin den Entschlufs, durch den Jones-Sund nach Westen vorzugehen, unmittelbar vor seiner Abfahrt ganz entschieden ausgesprochen habe. Diese Mittheilung wurde um so lebhafter aufgenommen *), da Hamilton's Haus das letzte war, welches

*) Sie wurde sogleich mit grofsem Nachdruck bekämpft z. B. im *Athenaeum* 1850 p. 311 u. 451 (23. März u. 27. April). Es verdient be-

Digitized by Google

Franklin, bei seiner Vorüberfahrt im Jahre 1845, auf britischem Boden betreten. Der Einwand, dafs diefs einer offenbaren Verletzung der Admiralitäts-Instructionen gleichkäme und dafs Franklin nimmermehr zu einem solchen Schritte fähig angesehen werden könne, fiel zwar stark in's Gewicht; allein die Erwägung, dafs auch hier unvorhergesehene Umstände zu unerwarteten Mafsregeln geführt haben konnten, liefs sich nicht so leicht ganz beseitigen.

Unter diesen unabsehbaren Schwierigkeiten und Widersprüchen lag der Admiralität nichts näher, als in dem letzten entscheidungsvollen Stadium ihrer Berathungen noch einmal die Stimmen der sogenannten arktischen Gewährsmänner aufzurufen. Durch diese Mafsregel ist am Ende des Monats Januar und in der folgenden Woche eine Reihe von Erklärungen entstanden, welche auf die Behandlung und Betrachtung der ganzen Angelegenheit den gröfsten Einflufs gehabt haben *).

Parry sprach seine Ueberzeugung dahin aus, dafs Franklin ohne Zweifel wenigstens in den beiden Jahren 1845 und 1846 sein ganzes Streben unablässig darauf gerichtet habe, in westlicher oder südwestlicher Richtung gerade gegen die Behrings-Strafse hin vorwärts zu kommen; dabei sei nichts wahrscheinlicher, als dafs er anfangs in verhältnifsmäfsig günstigen Jahren beträchtlich weit vorgedrungen, dann aber durch mehrere auf einander folgende strenge Jahre in die Unmöglichkeit versetzt sei, mit seiner geschwächten Mannschaft nach der Behrings-Strafse zu gelangen oder zur Barrow-Strafse zurückzukehren. Richardson erklärte sich unter Anderem auf's Entschiedenste gegen die hin und wieder erhobene Vermuthung eines Untergangs der vermissten Fahrzeuge, bevor sie den Lancaster-Sund erreicht hätten, indem er

---

merkt zu werden, dafs dieses Blatt die Angelegenheit der Rettung Franklin's fortwährend genau verfolgt hat und die schätzbarsten Beiträge für die Geschichte derselben in ihren verschiedenen Stadien enthält.

*) *Reports of the Hydrographer of the Admiralty* (*Rear-Admiral Sir Francis Beaufort*) *and the second Secretary* (*Cpt. W. A. B. Hamilton*) *with the opinions of Cpt. Sir Edw. Parry, Cpt. Sir George Back, Cpt. Beechey, Dr. Sir John Richardson and Colonel Sabine on the proposed expedition to Barrow Straits* in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 98—111.

Digitized by Google

theils auf die Festigkeit der Fahrzeuge, theils auf die Undenkbarkeit und Beispiellosigkeit des totalen Untergangs einer so vortrefflich organisirten Mannschaft hinwies, zumal manche Walfischfahrer während der folgenden zwei Monate (August und September 1845) jenes Weges kamen, ohne irgend etwas von einer solchen Katastrophe gewahr zu werden. Beechey hatte kurz vorher *) mit Bedeutung der Möglichkeit gedacht, dafs Franklin's Gefährten vom Scorbut gelähmt oder selbst gröfstentheils aufgerieben sein möchten, von Anderen wurden sogar Zweifel ausgesprochen, ob überhaupt irgend einer im Stande sein könnte, den fünfjährigen Aufenthalt im hohen Norden auszuhalten. Dagegen sprach Edward Sabine, den wir als einen persönlichen Freund Franklin's kennen, auf's Eindringlichste: „Wo Eskimo gelebt haben, da können auch Engländer leben; es wird sich auf keinen Fall unwahrscheinlich machen lassen, dafs man Engländer, die im Frühjahr 1849 auf der Melville-Insel ihre Zuflucht gesucht haben, nicht im Jahre 1850 noch am Leben fände. Sollten sie 1848 oder 1849 Banks-Land erreicht haben, so ändert diefs nichts, da dort dieselben oder selbst bessere Nahrungsmittel und Brennmaterialien sich darbieten und die Ueberkunft zur Melville-Insel keinen Schwierigkeiten ausgesetzt sein konnte."

Unter diesen Männern herrschte noch immer darüber nur Eine Meinung, dafs die Besorgnisse von einer vollständigen Vernichtung der Expedition sich auf keine Weise begründen liefsen, dafs ihr Vorhandensein nicht blos vorausgesetzt werden müsse, sondern überhaupt nicht zu bezweifeln sei. Selbst über den Ort, wo die Vermissten am wahrscheinlichsten zu suchen waren, trafen ihre Ansichten nahe zusammen: Melville-Insel oder Banks-Land oder irgend eine Landbildung in der Nähe. Aber welch ein ergreifendes Bild, in diesen traurigen und verlassenen Landschaften jene Mannschaft, die vor nun beinahe fünf Jahren mit so hochgehenden Entwürfen die englischen Küsten verlassen hatte, in ihren zusammengeschmolzenen Ueberresten zu denken, wie sie aller Mittel und Kräfte zum Erreichen bewohnbarer Gestade beraubt vielleicht in schwachem und gebrechlichem Zustande ein kümmer-

*) Brief vom 1. Dec. 1849 in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 79.

Digitized by Google

liches Leben kaum noch zu fristen vermochte, und der aus England erscheinenden Rettung mit steigender Verzweiflung entgegenharrte! — Auf jeden Fall machte die Dringlichkeit, in der möglichsten Eile die wirksamsten und sichersten Mafsregeln für ihr Auffinden zu erschöpfen, sich jetzt auf's Stärkste geltend. Die Hemmnisse des Eises, welche der Expedition des James Ross so unerwartet ein Ziel gesteckt hatten, hoffte man diefsmal durch Anwendung der Dampfkraft zu besiegen. Zum Auskundschaften der Landbildungen in der Nähe der Melville-Insel sollten weite Schlittenfahrten nach allen Himmelsgegenden hin unternommen werden, deren Organisation in allen ihren Einzelheiten jetzt auf's Genaueste berathen, deren Vorbereitung mit der gröfsten Umsicht getroffen wurde. Endlich vereinigte man sich auch über die Erforschung des Jones-Sundes; diefs geschah jedoch nur auf Grund der Annahme, dafs Franklin in dem Wellington-Canal vorgedrungen und durch Hindernisse oder Unglücksfälle leicht veranlasst sein konnte, auf diesem vermuthlich kürzeren Wege nach der Baffins-Bai zurückzusteuern. Die Zulässigkeit aller Vermuthungen, als ob Franklin diese Strafse von der Baffins-Bai aus eingeschlagen haben könnte, wurde dagegen weder von der Admiralität noch von den arktischen Gewährsmännern als statthaft anerkannt.

Hätte es jetzt noch einer besonderen Genehmigung oder selbst einer Aufmunterung des Parlaments für derartige neue und ausgedehntere Pläne bedurft, so war auch diese zu derselben Zeit durch die Stimme des Hauses der Gemeinen gewährt, obgleich über die Art und Weise der Ausführung ein vollständiger Einklang der Ansichten nicht erreicht, aber auch nicht erwartet werden konnte. Am 5. Februar erhob sich Sir Robert Harry Inglis mit dem Antrage auf vollständige Mittheilung aller Berichte und Mittheilungen, welche die für Franklin und seine Gefährten angeordneten Mafsregeln und deren Erfolge betrafen, um, wie er ausdrücklich hinzufügte, von dem Hause einen Ausdruck seiner Theilnahme für die Angelegenheit jener muthvollen und hochherzigen Männer zu gewinnen, die eben jetzt — wenn Gott sie noch am Leben erhalten — den fünften Winter unter Jammer und Schrecknifs eines arktischen Winters verbrachten. Vor Allem zeigte der Redner, dafs es darauf ankomme, die Nachforschungen recht umfassend anzulegen,

Digitized by Google

den Wetteifer unter den Suchenden zu beleben, und keinen Monat, keine Woche, keinen Tag, selbst keine Stunde zu verlieren. Dieses Rettungswerk stehe nicht blos mit der Nationalehre und mit den Interessen der Wissenschaft, für deren Förderung jene Männer ausgezogen seien, im innigsten Zusammenhange, sondern es werde ganz besonders durch die Antriebe der Menschenliebe und Humanität erheischt. Dabei schilderte der Redner das Schicksal der Lady Franklin und die allgemein bewunderte Kraft ihrer Hingebung, ihre unermüdeten Aufopferungen für die Angelegenheit, er erinnerte an die Hunderte von Personen, deren Gatten und Brüder der Mannschaft des „Erebus" und „Terror" angehörten, an die erschütternden Kämpfe von Hoffnung und Verzweiflung in ihrer Brust. Dieſs gab dem ersten Lord der Admiralität Sir F. T. Baring Gelegenheit, sich über die Gesichtspunkte und Grundsätze auszusprechen, von denen die Admiralität bei den erneuten Rettungsversuchen ausging, und vor Allem geltend zu machen, daſs die aus diesem Rettungswerk erwachsenden Kosten gar nicht in Betracht kommen könnten *), und daſs wissenschaftliche Forschungen irgend einer Art — sei es für die Gebiete der Nautik, oder der Erdkunde, oder der Naturwissenschaften — fern gehalten würden, da das Ziel ausschlieſslich darauf gerichtet sei, Menschenleben zu retten — oder doch über das Verbleiben der Vermissten Gewiſsheit zu erlangen. — Wir finden zwar nicht, daſs diese Verhandlung weithin ausgesponnen oder von lebhaften Acclamationen begleitet gewesen wäre; — das liegt nicht im Sinne des britischen Nationalcharakters; — allein die Maſsregel wurde mit der ernsten und festen Entschiedenheit angenommen, welche die Möglichkeit einer abweichenden Ansicht oder eines Widerspruchs in Betreff der Unerlässlichkeit der Rettungsversuche als undenkbar fern hielt.

Neben jenen von der Admiralität eingeholten oder mittelbar veranlassten Gutachten und Denkschriften gingen auch von anderen Seiten noch manche Entwürfe und Vorschläge ein, deren Urheber sich meistens zur Leitung der von ihnen empfohlenen Unterneh-

---

*) „*He thought it right to state that in an expedition of this nature the pecuniary cost would not be a consideration in the slightest degree.*" Hansard *Parliam. Debates* 3d Ser. Vol. 108 p. 369.

Digitized by Google

mungen oder doch zur Theilnahme an denselben erboten. Eine grofse Anzahl solcher Erbietungen und Bewerbungen war an die Lady Franklin gerichtet. Auf diese unglückliche und in ihrem Unglück hochherzige Frau waren sowohl in der Nähe als aus weiter Ferne alle Blicke gerichtet. Sie kennt seit dem Anfange des Jahres 1848 keine andere Lebensaufgabe mehr als für die Vermissten zu wirken. Von Zeit zu Zeit treibt sie die Unruhe ihrer Stimmung hinaus an die Küsten und Hafenplätze. Dort finden wir sie wie eine Heimathlose unter den gröfsten Beschwerden umherirrend, um Erkundigungen einzuziehen und in den Hütten der arktischen Walfischjäger nach den Vermissten zu forschen. In allen Gebieten des britischen Reichs, ja fast über den ganzen Erdkreis hin hat sie theilnehmende Freunde, mit welchen sie unablässig den lebhaftesten brieflichen Verkehr unterhält. Die Klarheit und Innigkeit, mit welcher sie ihren schweren Beruf auffasste, ihre äufserste Bereitwilligkeit zu Opfern und Anstrengungen, ihr rastloser Eifer und ihre unermüdete Wachsamkeit, ihre feurigen Mahnungen an die Lauen und Pflichtvergessenen *), ihre herzliche und beredte Ansprache, um die allgemeine Theilnahme zu beleben und zu erhöhen — Alles dieſs erwarb ihr in allen Ländern Verehrung und staunende Anerkennung. Sie galt als der natürliche Hort und Fürsprecher aller derjenigen Personen, deren Freunde und Angehörige, deren Schutz und Stütze mit den Schiffen Franklins die englischen Küsten verlassen hatten. Bei ihr suchten sie bald Trost unter der Last ihres Kummers, bald Aufschlufs in der peinlichsten Ungewifsheit, bald auch Erleichterung im Elende und in den Bedrängnissen des Lebens **). Der Eismeister Charles Reid,

*) „*Much, very much gratitude is due from the friends and relatives of all the missing voyagers to the noble-hearted and never-tiring Lady Franklin, for stirring up the energies of some, stimulating the forgetful, and shaming the careless into renewed efforts on behalf of our fellow-countrymen.*“ Goodsir *Arctic voyage* p. VIII.

**) Bellot schreibt Mai 1851 an Xavier Marmier: „*Assistées de quelques amis, lady Franklin et miss Sophia C.* (Cracroft) *suffisent aux besoins d'une correspondance qui s'étend à tous les points de l'Angleterre, peut-être devrais-je dire de l'Europe, car, en dehors de l'instruction dont elles ont besoin et qu'elles demandent à tous les hommes spéciaux, à tous ceux auxquels un voyage arctique a donné quelque expérience, il n'est point*

Digitized by Google

dessen Bruder auf dem „Erebus“ in derselben Eigenschaft diente, erbat ihre Verwendung, um als Mitglied der neuen arktischen Expedition nach seinem verlorenen Bruder suchen zu können. Der Schiffsarzt R. A. Goodsir, der schon im Jahre 1849 mit Penny im Lancaster-Sund vergeblich geforscht hatte, schöpfte unter dem bewältigenden Eindrucke so umfassender Maßregeln noch einmal frischen Muth und suchte das Wort der Lady Franklin, um von der Admiralität eine Anstellung bei den neuen Expeditionen zu erlangen. In den Reihen dieser Meldungen erscheint auch ein Brief des durch seine Reise nach Bokhara bekannten Pfarrers Dr. Joseph Wolff, der seine Dienste — zu Expeditionen sei es „nach dem Nordpol“, sei es zu den Eskimo — als „Deutscher von Geburt“ unter der Versicherung anbot, daſs er ungeachtet seines 53jährigen Alters jede Sprache binnen zwei Monaten erlerne *).

Niemand war indeſs auch dieſsmal eifriger gewesen, der Admiralität zur Anführung einer Rettungs-Expedition seine Dienste anzutragen, als der 70jährige Senior der arktischen Offiziere Capt. John Ross. Wo sich ihm irgend Gelegenheit dazu bot, erneuerte er auf's Nachdrücklichste seine Behauptung, daſs er aus dem Schatze seiner Erfahrungen den Capt. Franklin, ehe dieser unter Segel ging, über die Natur des nördlichen Eismeeres, über die besten Schutzmittel gegen den polaren Winter belehrt. Ohne Unterlass erneuerte er das Gemälde der Verlassenen, wie sie in einem nach Maſsgabe seiner Rathschläge erbauten Winterhause auf der Melville-Insel der von ihm zugesagten Rettung harrten. Schon am 1. Sept. 1849, desselben Tages an welchem sein Neffe James Ross von den Eismassen in der Barrow-Straſse eingeschlossen wurde, verkündigte er hauptsächlich auf Grund der Berichte zurückkehrender Walfischfahrer in einer Zuschrift an den ersten Lord der Admiralität das

---

de suggestions que ces dames ne reçoivent, les unes excitées par un intérêt réel qui cherche à se faire jour, les autres par un besoin plus ou moins désintéressé d'expérience individuelle: un jour, c'est un moyen artificiel de chaleur entretenue par la fumée et la lumière d'une lampe cachée sous les vêtements, ou un renseignement obtenu par le sommeil magnétique sur l'endroit où se trouvent actuellement les absents.“

*) Diesen Brief an Lady Franklin und mehrere andere s. *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 136 f. Vergl. Bellot *Voyage* p. 15. 16.

Digitized by Google

wahrscheinliche Mifslingen der ausgesandten Rettungs-Expedition; daneben erklärte er sich bereit, mit einem zu Woolwich ankernden Schiffe (Mastiff) unverweilt auszufahren und machte sich ohne Weiteres verbindlich, den Lancaster-Sund noch zu erreichen, wenn man bis zur Davis-Strafse ein Dampfschiff zur Verfügung stellte. Als bald nachher seine Verkündigung durch die unerwartete Rückkehr seines Neffen nur zu sehr sich bestätigte, wiederholte er seine Anträge auf's Dringendste (27. Novbr.), hob von Neuem hervor; dafs er allein unter allen Marine-Offizieren persönliche Verabredungen und Verpflichtungen zur Hülfeleistung gegen Franklin übernommen habe; dafs das Fehlschlagen des Unternehmens eine Folge der Mifsachtung seines früheren Rathes sei; dafs man demgemäfs endlich kleine Fahrzeuge in Anwendung bringen und die Schiffe „Enterprise" und „Investigator", da sie nur für den Walfischfang brauchbar seien, zum Verkauf bringen möge. — Aber alle seine Erbietungen und Anträge wurden abgelehnt oder ausweichend beantwortet; es blieb ohne Erfolg, dafs er förmliche Rettungspläne einreichte, dafs er in einem besonderen Memorandum nicht weniger als neun Punkte *) namhaft machte, um sich als den allein befähigten und geeigneten Mann darzustellen, dafs er zuletzt eine specifizirte Kostenberechnung (auf 5212 Pfd. Sterl.) der von ihm beabsichtigten Expedition einreichte. Die ungünstige Meinung, welche seit dem Jahre 1818 gegen ihn vorherrschte, das zweideutige Licht, in welchem seine Conflicte mit dem alten John Barrow ihn darstellten, einzelne Widersprüche und Unklarheiten in seinen jetzigen Behauptungen: diefs Alles scheint die Admiralität fast von ihm zurückgeschreckt zu haben.

Wie man jedoch über diese beharrlich fortgesetzten Bewer-

*) Diese neun Punkte waren: Seine Eigenschaft als Senior der arktischen Offiziere; — die Versprechungen, welche er Franklin gegeben; — die mit ihm getroffenen Verabredungen; — Kenntnifs der dänischen Sprache und die dadurch eröffnete Aussicht zur Verständigung mit den Eskimo; — Kenntnifs über Dampfschifffahrt; — körperliche Befähigung für arktische Reisen; — Kenntnisse über Schlittenfahrten auf Schnee und Eis; — die ihm von Dr. John Lee leihweise angebotenen astronomischen Instrumente; — eine Anzahl tüchtiger Peterheader Walfischjäger, die unter keinem Andern dienen wollten.

Digitized by Google

bungen und über die nicht minder hartnäckige Zurückweisung auch urtheilen mag: es ist immer sehr erfreulich, wahrzunehmen, dafs sie am Ende eine überaus günstige Wendung für die Angelegenheit herbeigeführt haben. Nachdem nämlich John Ross zuletzt doch inne geworden war, dafs er bei der englischen Regierung niemals das Ziel seiner Wünsche erreichen werde, betrat er einen andern Weg, um sich dennoch eine Rolle bei diesem Rettungswerke zu sichern. Die Hudsons-Bai-Gesellschaft hatte es, schon um des Namens Franklin willen, fortwährend als Pflicht und Ehrensache angesehen, die lebendigste Theilnahme bei diesen Unternehmungen an den Tag zu legen, und bei ihr fand der ergraute arktische Paladin mit seinen Plänen und Erbietungen auf der Stelle den erwünschten Anklang. Da nun aber die von der Gesellschaft ausgesetzte Summe bei weitem nicht hinreichte, um die erforderlichen Kosten zu decken, kam er zuerst auf den so nahe liegenden Gedanken, Sammlungen von Privatbeiträgen für den edlen Zweck zu veranstalten *). Das hatte unverzüglich den besten Erfolg. John Ross sah sich nach wenigen Wochen in den Stand gesetzt, zwei kleine Fahrzeuge (Felix und Mary) auszurüsten und mochte sich noch dazu glücklich preisen, dafs er den Instructionen der britischen Admiralität nicht unterworfen, sondern ermächtigt war, das Feld seiner Thätigkeit nach eigenem Ermessen und ohne Rücksicht einer Verantwortlichkeit gegen jene Behörde frei auszuwählen.

Kaum war seit dem Anfange des Februar 1850 die Kunde dieser neuen Nachforschungspläne in Umlauf gekommen, als von allen Seiten höhere und niedere Marine-Offiziere herbeiströmten, um die Theilnahme an dieser Fahrt nachzusuchen. Die Meldungen drängten und steigerten sich diesmal sichtbarer als je zuvor. Während der folgenden Wochen sah man die Thore des Admiralitäts-Amts förmlich belagert, obgleich sich leicht abnehmen liefs, dafs höchstens für einen sehr geringen Bruchtheil dieser unverhältnifsmäfsig zahlreichen Gesuche Erfolg zu hoffen stand.

In der langen Reihe dieser Bewerber war indefs keiner, der

*) Dieser Gedanke erschien damals als neu, vergl. *Athenaeum* 1850, 23. Febr. (N. 1165, p. 206).

Digitized by Google

die allgemeine Aufmerksamkeit in höherem Maſse auf sich gezogen hätte, als der Walfischfahrer-Capitain William Penny aus Aberdeen. Seit dem Jahre 1848 hatte er den lebhaftesten Eifer für die Auffindung Franklins an den Tag gelegt. Die arktischen Gewährsmänner und selbst die Lords der Admiralität hatten durch seine Zuverlässigkeit, den ihm eigenthümlichen gesunden und treffenden Blick, seine aufserordentliche Lokalkenntniss der Baffins-Bai und der anliegenden arktischen Gebiete im Lauf der letzten Jahre sich oft überrascht gesehen *). Alle diese Eigenschaften waren sowohl die Frucht seiner körperlichen und geistigen Begabung, als besonders seiner vielbewegten, gefahrvollen Laufbahn. Schon als zwölfjähriger Knabe hatte er seinen Vater, der ebenfalls Walfischjäger war, auf einer Fahrt in das Eismeer begleitet. In den dreifsig Jahren, die seitdem verflossen waren, — Penny war eben jetzt 41 Jahr alt — hatte er durch die oft wiederholten Besuche der arktischen Gegenden einen reichen Schatz von praktischen Erfahrungen über die Geheimnisse der Eiswelt gesammelt. Unter seinen Genossen war er als ein erfahrener, kühner und glücklicher Schiffer hoch angesehen. Er hatte die entlegensten Stationen besucht und selbst oft überschritten, war im Frühjahr der erste und im Spätherbst der letzte auf dem Platze, und doch wufste Niemand, dafs er je Schaden, geschweige denn Schiffbruch erlitten. Das offene und biedere Wesen dieses Mannes erwarb ihm allgemeine Achtung. Sein Rath wurde zu aller Zeit gern gehört und befolgt, seine Meinung bei vorkommenden Fällen vorzugsweise befragt; vertrauensvoll sah man die übrigen Seefahrer den Bahnen seines Schiffes folgen. Jetzt war es von grofser Bedeutung, dafs Penny, von den Hoffnungen für Franklin's Geborgenheit auf's Lebhafteste durchdrungen, allen Zweifeln an der Möglichkeit, ihn und seine Gefährten zu retten, mit eindrucksvoller und hinreissender Zuversicht widerstand.

---

*) Sutherland *Journal* (s. unten) Vol. I, p. XVI f. — Goodsir *Narrative* in den *Parliam. Papers* 1850 p. 71. — Admiral Beaufort sagt von ihm in seinem Memorandum vom 29. Jan. 1850: „*His local knowledge, his thorough acquaintance with all the mysteries of the ice navigation, and his well-known skill and resources, seem to point him out as a most valuable auxiliary.*“

Digitized by Google

Nachdem die Admiralität in den vorhergehenden Jahren so vielfach die Unterstützung der Walfischjäger in Anspruch genommen, aber bei der Beschränktheit ihrer Mittel dieselbe entschieden unzulänglich befunden hatte, lag in der That nichts näher, als einem solchen Manne mit den Mitteln des Staats einen erheblicheren Wirkungskreis zu eröffnen, oder, wie man bei dieser Gelegenheit sich treffend ausdrückte, in ihm „die Kraft der britischen Marine mit der Erfahrung und Einsicht eines Walfischfahrers zu vereinen." Auf dringendes Anrathen der arktischen Gewährsmänner kam es dahin, dafs die von Penny entworfenen Pläne einer näheren Prüfung unterworfen und seine Erbietungen von der Admiralität in aller Förmlichkeit angenommen wurden. Sobald ihm der Auftrag und die Vollmacht ausgefertigt war, zwei Fahrzeuge in Gemäfsheit seines Vorschlags anzukaufen und auf drei Jahre auszurüsten, begab er sich nach Aberdeen und Dundee, erhandelte zwei kürzlich erst fertig gewordene Klipper, von welchen der eine etwa 200, der andere 100 Tonnen hielt, gab ihnen die bezeichnungsvollen Namen „Lady Franklin" und „Sophia" *), und traf alle Anstalten und Anordnungen, sie für seine Zwecke angemessen herzurichten und auszustatten.

Diese Mafsregel war indefs eine ganz aufserordentliche; sie ist einer der sprechenden Beweise davon, dafs jetzt alle Gewohnheitsrücksichten durch die Wichtigkeit der Sache zurückgedrängt wurden. In allen für die Franklin'schen Nachsuchungen entworfenen Instructionen waren die Befehlshaber zugleich darauf hingewiesen, dafs sie bei unvorhergesehenen Umständen nach bester Einsicht und Gewissenhaftigkeit verfahren sollten. In diesem Sinne liefs die Admiralitäts-Behörde es sich angelegen sein, auch für Penny die erforderliche Freiheit der Bewegung zu sichern und das Vertrauen, welches auf seinen Willen und auf seine Fähigkeit gesetzt wurde, zu bekräftigen **). Penny gab die unverkennbarsten

*) Zur Erinnerung an Miss Sophia Cracroft, Franklins Nichte, deren Thätigkeit und Verdiensten als treue Leidensgenossin und untrennbare Freundin der hartgeprüften Lady Franklin wir von allen Seiten die lebhafteste Anerkennung zollen sehen.

**) Seine Instruction ist vom 11. April datirt. Abdruck in den *Parliam. Papers* 1850, Vol. XXXV. *Arctic Expeditions. Copies of Instruc-*

Digitized by Google

Proben seines Entschlusses, Alles zu thun, um die auf ihn gesetzte Zuversicht zu rechtfertigen. Er verwandte auf die Wahl seiner Mannschaft die gröfste Sorgfalt und Umsicht; es verdient bemerkt zu werden, dafs er sich nicht auf die Walfischjäger beschränkte, sondern auch einige Männer zuliefs, die das Eismeer noch nicht gesehen hatten *). Ueberall sah man ihn selbst Hand an's Werk legen, um die Arbeiten zu fördern, jeden Zeitverlust zu vermeiden, aber auch Uebereilungen, die sich später empfindlich fühlbar machen mufsten, sorgfältig zu verhüten. Sobald alle Vorbereitungen beendet waren, säumte er keinen Augenblick mit der Abfahrt mehr. Unter dem bewegten Zuruf dichtgedrängter Zuschauer sah man ihn am 13. April Nachmittags aus dem Hafen von Aberdeen in's Meer fahren, mit dem erklärten Vorhaben, zunächst den Jones-Sund zu durchsuchen und auf diesem Wege nach dem Wellington-Canal, der von jeher seine Aufmerksamkeit auf sich gezogen hatte, seinen Lauf zu richten **).

Inzwischen waren auch die Rüstungen der britischen Marine-Expedition für die Barrow-Strafse unter Leitung des Capt. Austin ***), der zum Ober-Befehlshaber ersehen wurde, seit zwei

---

tions p. 3, 4, und wiederholt ebend. 1852, Vol. I: *Report of the Committee* p. 150—152; auch bei Sutherland I. p. XXII—XXVIII. Im §. 2 dieses Schriftstückes steht ausdrücklich: „Indem wir Ihnen diese Befehlshaberschaft anvertrauen, erachten wir es nicht räthlich, Ihnen im Einzelnen eingehende Verhaltungsbefehle über den zu verfolgenden Weg zu ertheilen."

*) Zum Befehlshaber des zweiten Schiffes (Sophia) hatte Penny einen vielversprechenden, thatkräftigen Jüngling, Alexander Stewart, und zur dritten Stelle in seinem kleinen Geschwader einen durch mehr als vierzigjährige Seedienste bewährten Walfischjäger Namens Manson ausersehen. — Die Mannschaft der beiden Fahrzeuge betrug nach offiziellem Bericht je 26 und 20 Mann; (unrichtig ist die Angabe *Times* 1850, 16. April, p. 8).

**) Der Schiffsarzt Peter C. Sutherland hat als Mitglied dieser Expedition eine ausführliche und belehrende Schilderung ihrer Fahrt gegeben (*Journal of a voyage in Baffin's Bay and Barrow Straits in the years* 1850—51. London 1852. 8. 2 Bände mit Karten, Tafeln und Holzschnitten).

***) Horatio Thomas Austin, damals Capitain des Linienschiffes „Blenheim", wurde besonders von Capt. Parry empfohlen, unter dessen Oberbefehl er in den Jahren 1824—25 als erster Lieutenant des durch seine Strandung bekannten Schiffes „Fury" diente. Im Jahre 1840 hatte er sich

Digitized by Google

Monaten im vollen Gange gewesen. Neben den beiden Segelschiffen „Resolute“ und „Assistance“ lagen die beiden Schraubendampfschiffe „Pioneer“ und „Intrepid“, welche mit jenen zur Beseitigung der Hemmnisse des Eises und der Windstillen Hand in Hand gehen sollten, in dem Hafen von Woolwich vor Anker*); eine Mannschaft von 180 Seeleuten und Matrosen, welche mit ihnen aussegeln sollte, sah erwartungsvoll dem Tage der Abfahrt entgegen. Die allgemeine Spannung steigerte sich bei dem Gedanken, dafs diese

---

bei der Einnahme von Sidon ausgezeichnet. Er galt als ein Mann von grofser Humanität und tüchtiger seemännischer Bildung, die er bei dem Seedienste im Stillen Meer und durch die Führung verschiedener Dampfschiffe sich erworben und bethätigt hatte.

*) Die Schiffe „Resolute“ (Capt. Austin) und „Assistance“ (Capt. Ommanney) hielten je 410 und 430 Tonnen; die beiden Dampfer „Pioneer“ (Lieutn. Sherard Osborn) und „Intrepid“ (Lieutn. Cator) hatten 60 Pferde Kraft, 150 Fufs Länge und hielten etwa 400 Tonnen. Jedes Schiff hatte 60, jeder Dampfer 30 Mann an Bord. Alle diese Schiffe waren von der Regierung angekauft und mit Veränderung ihrer Namen für ihre jetzige Bestimmung in Stand gesetzt. Sie waren ebenfalls mit Vorräthen auf drei Jahre ausgerüstet. Auf dem Schiffe „Assistance“ befanden sich (nach Clem. Rob. Markham *Franklin's Footsteps* p. 48): 1455 Gall. Rum, 21,896 Pfd. Zwieback, 13,984 Pfd. gesalznes Rindfleisch, 18,560 Pfd. gesalznes Schweinefleisch, 56,200 Pfd. Mehl, 1792 Pfd. Talg, 350 Pfd. Corinthen, 77 Scheffel Erbsen, 4148 Pfd. Chocolate, 1148 Pfd. Thee, 13,500 Pfd. Zucker, 3467 Pfd. Tabak, 2365 Pfd. Seife, 4136 Pfd. Zitronensaft, 1280 Pfd. Schottische Gerste, 300 Pfd. Reis, 4000 Pfd. Eingepöckeltes, 24,720 Pfd. eingemachtes Fleisch, 7060 Pfd. Fleischbrühe, 9020 Pfd. eingemachtes Gemüse, 4928 Pfd. eingemachte Kartoffeln, 2352 Pfd. eingemachte Aepfel, 200 Pfd. Pfeffer, 280 Pfd. Salz, 40 Pfd. trockene Bärme, 250 Pfd. gebackene Chocolate, 100 Pfd. präservirte Milch. — Dazu kamen noch die Vorräthe an Kohlen (72 Tonnen), Lignum vitae (3000 Pfd.), Holz (7 Cords), 3000 Pfd. Kerzen u. s. w. Die ganze, dem Capt. Austin übergebene Ausrüstung kostete (nach der offiziellen Zusammenstellung in den *Parliam. Papers*) 114,513 Pfd. St. 17½ sh. (mithin gegen 800,000 Thlr.); davon kamen auf den Ankauf der 4 Fahrzeuge 35,878 Pfd. St., auf ihre Instandsetzung 33,357, auf die Kohlenvorräthe 665. Die übrigen Ausgaben wurden berechnet für die Löhnung bis zum 1. März 1851 17,896 Pfd. St. 15⅔ sh., Kleidung 3551 Pfd. St. 11 sh. 11 d, Vorräthe 10,935 Pfd. St. 10 sh. 2 d., Medicin 549 Pfd. St. 18 sh. 7 d. u. s. w. — Die Gesammtkosten für die Fahrzeuge, Löhnung, Vorräthe etc. der Penny'schen Expedition betrugen 15,170 Pfd. St. 8 d. (über 100,000 Thlr.).

Digitized by Google

Expedition angethan war, in der Geschichte der arktischen Nautik Epoche zu machen. Jetzt zum ersten Male galt es, zu erproben, ob die Kraft der Dampfböte im Kampfe mit den furchtbaren Hindernissen des Eismeeres sich zu bewähren vermöchte. Die meisten Stimmen verhiefsen von diesem Versuche aufserordentliche Erfolge, während andere mit Beklommenheit nichts als Fährlichkeiten und unvermeidliche Zerstörung der Dampfer ahneten, obgleich nichts unterlassen war, was zu ihrer Befestigung und Sicherung geschehen konnte.

Die Nachrichten über diese Ausrüstung zogen eine grofse Anzahl von Einheimischen und Fremden aus der Nähe und selbst aus weiter Ferne herbei. Zuletzt erschien am 29. April der erste Lord der Admiralität, begleitet von dem damaligen ersten Lord des Seewesens (Admiral Dundas) und einigen anderen hochgestellten Beamten (auch der berühmte Schiffsbaumeister Rice befand sich in ihrer Mitte), um die Resultate so vieler Berathungen und Geldopfer näher in Augenschein zu nehmen, von der Güte der Schiffe und von der Zweckmäfsigkeit aller sowohl für die Sicherheit als auch für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Mannschaft getroffenen Vorkehrungen sich zu überzeugen, und die sämmtlichen Mitglieder derselben sich vorstellen zu lassen *). Als das Geschwader hierauf am 5. Mai die englische Küste verliefs, da war es als ob alle die trüben Ahnungen, welche vor Kurzem noch einen tiefen Unmuth verbreitet hatten, vor der muthvollen Zuversicht einer solchen Mannschaft und vor dem Ereignifs dieser Ausrüstung in Schatten treten müssten. — —

Indem jene acht Fahrzeuge, welche im Frühjahr 1850 an den britischen Küsten für die Barrow-Strafse ausgerüstet wurden, sämmtlich jenen verschlungenen Archipelagus der Melville-Insel, des Banks-Landes, der Parry-Inseln unmittelbar oder doch mittelbar als ihr Ziel betrachteten, war in Lady Franklin mit aller

*) Vergl. *Morning Chronicle* 30. April 1850. *Times* von dems. Tage. Es verdient bemerkt zu werden, dafs das letztere Blatt wenigstens in seinen Leitartikeln schon damals den Rettungs-Expeditionen nicht günstig war; vergl. z. B. 31. März. — Die Instruction dieser Expedition, vom 2. Mai 1850 datirt, in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. 5, wiederholt ebend. 1852 p. 149 f.

Digitized by Google

Macht der Gedanke erwacht, dafs es doch höchst mifslich sei, die Nachsuchungen in den niederen Breiten jetzt mit einem Male so gut wie ganz aufzugeben.

Es ist wohl denkbar, dafs jene Eskimo-Gerüchte von Schiffen, die im Prinz-Regents-Inlet eingefroren sein sollten, und die aus ihnen entquellenden Muthmafsungen der Walfischfahrer den ersten Anlafs gegeben haben, die Blicke der unglücklichen Frau auf die Landgebiete südlich von Nord-Somerset und westlich vom Boothia-Golf zu lenken. Im Lichte der bisherigen Ermittelungen konnte die Ansicht, dafs Franklin hierher seine Zuflucht genommen haben möchte, offenbar keinen rechten Anhalt gewinnen. Nord-Somerset war nach allen Richtungen noch im Frühjahr 1849 von James Ross durchstreift, und der ununterbrochene Zusammenhang des Landes Boothia mit dem amerikanischen Continent war durch Rae im Jahre 1847 unzweifelhaft festgestellt. Dennoch aber vermochte Lady Franklin nicht, sich von der Ueberzeugung zu trennen, dafs die Vermissten bei den im Jahre 1825 eingegrabenen Vorräthen des Parry'schen Schiffes „Fury" eine Zuflucht gesucht haben könnten und dafs es unerläfslich sei, in diesen Landstrichen nach ihnen zu forschen. Wer möchte es ihr verargen, dafs sie alle ihr zu Gebote stehenden Geldkräfte aufwandte*), um diesem dringenden Verlangen ihres Herzens nachzukommen; dafs sie sich beruhigt fühlte und glücklich schätzte, durch den Ankauf des Klipper „Prince Albert" ihr Vorhaben in's Werk setzen zu können! Bei der bereits vorgerückten Jahreszeit mufste dies in der höchsten Eile geschehen; mit genauer Noth gelang es, bis zum 5. Juni die nothwendigsten Vorrichtungen und Arbeiten zu beendigen. Damit war dann der äufserste Zeitpunkt für eine so weite arktische Seefahrt erreicht und Commander Forsyth, dem die Führung der aus 18 Personen bestehenden Mannschaft übertragen war, eilte unverzüglich den übrigen Schiffen

*) W. Parker Snow, Begleiter und gleichsam „Adjutant" des Commander Forsyth, giebt in seiner Reisebeschreibung (*Voyage of the Prince Albert in search of Sir John Franklin.* London 1851, p. 10), welche er der Lady Franklin dedicirt hat, die von ihr aufgewendeten Kosten auf 3000 bis 4000 Pfd. St. an. Im *Appendix* dieses Buches p. 388—92 ist eine Liste der Beisteuern Befreundeter über circa 1600 Pfd. St. abgedruckt.

Digitized by Google

nach, die zum Theil schon einen sehr weiten Vorsprung gewonnen hatten. — —

Der Blick auf diese Geschwader, welche im Jahre 1850 von den englischen Küsten ihren Lauf nach dem Eismeer richteten, konnte daheim eines beruhigenden und erhebenden Eindrucks auf die Gemüther nicht fehl gehen. Schon an sich war es von wohlthuender Wirkung und vor Allem für die Angehörigen und Freunde der Vermissten ein unaussprechlicher Trost, das Unternehmen, für welches Franklin ausgegangen war, so sprechend als Angelegenheit des Vaterlandes anerkannt und die Pflichten der Pietät und Humanität in einer grofsartig aufopfernden Weise erfüllt zu sehen. Der unauslöschlichen Sehnsucht nach Aufschlufs über das Schicksal Franklins und seiner Gefährten öffnete sich jetzt wieder eine fast unerschöpfliche Quelle neuer Aussichten. Die dunklen Nebelbilder, welche irregeleitete Gaukler geheimen Kräften der Natur entlockt haben wollten, die trügerischen Phantome der Hellseher, Revelationen des magnetischen Schlafes, welche in den finstern Wintertagen so tiefen Anklang gefunden und dem hinreissenden Verlangen nach Enthüllungen ein weites, unerquicklich wüstes Feld dargeboten hatten; sie schwanden jetzt vor dem Aufgebot der sichtbaren Kräfte, die nach dem Eismeere entsendet wurden. Neben der Riesengewalt des Dampfes standen dem britischen Geschwader beträchtliche Massen von Schiefspulver zu Gebote, um ihm den Weg durch die Eismassen zu bahnen und die Fahrt nach den Punkten zu sichern, wo man die hülfsbedürftig harrenden Verlassenen vermuthete. Weiter hatte der menschliche Scharfsinn auf tausend Mittel und Wege gedacht, um die Begegnung schneller herbeizuführen und die Orientirung in jenen unwirthlichen Landstrichen zu erleichtern. Am Ende des Monats April brachte ein Mr. Shepherd eine Wagenladung der von ihm erfundenen Ballons, durch welche den angestellten Proben zufolge weit und breit über viele Meilen hinaus Nachrichten und Mittheilungen ausgestreut werden konnten *). Selbst durch Kanonendonner und weithin-

*) *Morning Chronicle* 30. April 1850. — Diese Ballons wurden, mit farbigen Papierstreifen zu Tausenden gefüllt, in die Höhe entsandt. Die Zünder, mit welchen sie versehen waren, lösten zu einer bestimmten Zeit

Digitized by Google

schmetternde Töne hatte man Mittel, sich den Vermissten auf gewisse Strecken hin bemerkbar zu machen. Für Streifpartien, welche von den Schiffen aus auf einer unbekannten Küste sich nach verschiedenen Richtungen zerstreuten, war durch die jetzt erfundenen Patent-Telegraphen eine Möglichkeit des Verkehrs unter einander gegeben. — Doch wir würden nicht enden, wollten wir auf alle Einzelnheiten dieser Art eingehen. Die obigen Mittheilungen werden genügend erklären, dafs man in England den Erfolgen dieser Nachsuchungs-Geschwader nicht blos mit der gespanntesten Erwartung, sondern auch mit dem lebhaftesten Hoffen entgegensah.

Begegnisse der Expeditionen von 1850 in der Baffins-Bai.

Penny bewährte auch diesmal den ihm eigenthümlichen Charakter energischer Entschlossenheit und rüstiger Thatkraft. Durchdrungen von der Ueberzeugung, dafs es für sein Unternehmen nur förderlich sein könnte, bei guter Zeit die arktischen Gewässer zu erreichen, und beseelt von treibender Ungeduld, hatte er, wie wir

die äufsere Hülle und das Spiel der Winde trieb jene dünnen, 5 Zoll langen und 2 Zoll breiten Papierstreifen nach allen Richtungen auseinander. Man war darauf bedacht gewesen, für dieselben möglichst grelle, weithinscheinende und auffallende Farben zu wählen. Jeder dieser Streifen sollte mit den letzten Nachrichten über den Aufenthalt der Schiffe, über die Oerter, wo Lebensmittel niedergelegt waren, u. s. w. versehen werden, und da es unendlich mühsam und selbst schwierig gewesen wäre, sie mit leserlichen und unverwischbaren Aufschriften zu versehen, führten die Schiffe auch kleine Handpressen nebst den weiter erforderlichen Apparaten zum Aufdrucken der durch die jedesmaligen Umstände bedingten Nachrichten. — Die mit diesem Ballon-Apparat zu London angestellten Versuche entsprachen im Ganzen den gehegten Erwartungen. Es kam vor, dafs nach der Entsendung eines solchen Ballons von den Postämtern verschiedener Grafschaften derlei Papierstreifen eingeschickt wurden, welche fernhin verstreut auf den Feldern gefunden waren. Vgl. *Athenaeum* 1850, p. 49 u. 263.

Digitized by Google

sahen, die Vorbereitungen auf's Aeufserste beschleunigt. Er konnte sich seines Unmuths nicht erwehren, als ganz gegen die bewährten Grundsätze der Walfischfänger beinahe die Mitte des Monats April herankam, ehe seine Fahrzeuge aus dem Hafen von Aberdeen getaut wurden. Seine Fahrt ging anfangs so schnell und glücklich, dafs er bereits die Disco-Insel erreicht hatte, als Austin's Geschwader eben zu Woolwich des Signals zum Auslaufen harrte. Allein hier traten ihm mit einem Male unüberwindliche Hemmungen und Schwierigkeiten entgegen; frische Eisbildungen versperrten den Weg; Sturm und Nebel brachten die Schiffe in die gröfste Gefahr. Vergebens setzte er alle Kräfte bei Tag und Nacht in Bewegung; vergebens erschöpfte er rastlos alle Mittel. Einige Walfischfahrer, mit welchen er hier zusammentraf, brachten ihm lauter schlimme Nachrichten, die sich ihm nur zu sehr bestätigten. Aller Anstrengung ungeachtet mufste er einen vollen Monat der kostbarsten Zeit aufwenden, um die kleine Strecke von Disco nach Upernavik zurückzulegen.

An diesem Punkte stieg Penny an's Land, um seine Ausrüstung, besonders für die Streifzüge, welche er im Lauf des nächsten Winters beabsichtigte, zu vervollständigen. Vor Allem erschien es ihm sehr wichtig, ein paar Eskimo zur Theilnahme an der Fahrt zu gewinnen; er hatte hierbei nicht sowohl die Erleichterung des mündlichen Verkehrs mit den Eskimo-Stämmen im hohen Norden im Auge, als er vielmehr besonders von solchen Eingeborenen sich allerlei Anweisung, Handleistung und Hülfe für die beabsichtigten Forschungsreisen im Binnenlande versprach. Aufserdem sollten seine Männer von ihnen die Seehundsjagd erlernen und dadurch ihre Verpflegung sichern und verbessern. Endlich liefs es sich wohl denken, dafs die Erfahrungen der Eskimo für Abwehr der Gefahren und Krankheiten des arktischen Klima ersprieſslich werden konnten. Alle diese Aussichten wurden indefs vereitelt, da Penny's wiederholte Bemühungen, einzelne Eskimo zur Theilnahme an seiner Expedition zu bewegen, ohne allen Erfolg blieben *). Weder die ausgebotene hohe Löhnung, noch die

*) Andere Expeditionen machten dieselbe Erfahrung. Bellot (*Voyage aux mers polaires* p. 56) vermuthet, dafs ein Verbot der Regierung davon

Digitized by Google

Zusicherung einer bequemen Unterkunft, weder die Freuden einer Reise, noch der Aufruf an ihr menschliches Mitgefühl vermochte irgend einigen Eindruck zu machen. Zuletzt konnte Penny sich noch glücklich schätzen, den dortigen Gouverneur-Adjunct Petersen, der mit einer Eskimo verheirathet und daher nicht blos der Sprache, sondern auch der Sitten und Gebräuche der Eskimo kundig war, durch eine förmliche Uebereinkunft unter seine Mannschaft aufnehmen zu können *). Dieser Mann hat sich durch seine Kenntnisse, durch seine Bereitwilligkeit, die Zwecke der Expedition zu fördern, durch seine edlen Gesinnungen und durch unverkennbares Interesse für das Schicksal und die Rettung der Vermissten in hohem Grade die Achtung und Liebe sämmtlicher Mitglieder der Expedition erworben. Beiläufig ist noch anzuführen, dafs durch seine Vermittelung eine Anzahl von Schlitten und starken Eskimo- oder Neufoundländer-Hunden erhandelt wurden, welche letztere durch ihren Anblick bei der Mannschaft das lebhafteste Vergnügen erregten und bei den Landreisen im folgenden Frühjahr aufserordentlich zu Statten kamen.

Allein auch jetzt war die Weiterfahrt etwa 2 Monate hindurch unausgesetzt mit den gröfsten Beschwerden verknüpft, und selbst das Geschwader des Capt. Austin, von welchem sich Penny am 26. Juli in der Nähe der Fraueninseln eingeholt sah, mufste auf rasches Vordringen verzichten, da auch die Kräfte des Dampfes den Weg durch die gewaltigen Eismassen, welche hier den Weg versperrten, nicht zu bahnen vermochten. Wochenlang wurden sämmtliche Schiffe durch das sich ihrem Körper ansetzende Eis fast fortwährend in den Zustand einer völligen Bewegungslosigkeit versetzt. Mit dem letzten Tage des Monats Juli waren auch

---

die Ursache gewesen sei: „*le Gouverneur nous dit qu'aucun des Esquimaux ne viendrait avec nous. Sans doute il a des ordres de son gouvernement pour cela, car M. Penny, qui a pris M. Peterson, a demandé à l'amirauté qu'on intercedât près du Danemark.*“

*) Die Uebereinkunft wurde unter der Bedingung abgeschlossen, dafs Petersen für jeden Mondmonat 6 Pfd. Sterling (mithin jährlich 78 Pfd. St.) an Gehalt beziehen und aufserdem die Verwendung der britischen Admiralität und Regierung bei seiner jetzigen Herrschaft für ihn erwirkt werden sollte. Sutherland I, p. 106.

Digitized by Google

die andern Schiffe — „Felix“ und „Mary“ (Capt. Ross), „Prince Albert“ (Comm. Forsyth) — herbeigekommen, so dafs um diese Zeit sämmtliche neun Schiffe unter einem gemeinsamen Mifsgeschick und von mannigfachen Gefahren umdroht sich hier man möchte sagen auf Einem Wahlplatz zusammenfanden. Wie unmuthig und niederdrückend eine solche Lage für die Offiziere und Mannschaften unzweifelhaft gewesen ist: sie hatte unverkennbar doch die erfreuliche Seite, dafs hier die günstigste Gelegenheit zur Befreundung und Verständigung, zum gegenseitigen Verkehr und zu bestimmten Verabredungen geboten wurde; wie verschieden die hier einander begegnenden Individualitäten immerhin sein mochten, der gemeinsame edle Zweck und das Ziel, welchem sie wetteifernd nachstrebten, erfüllten jetzt Alle mit dem Geiste herzlicher Einigkeit, mit dem aufrichtigen Willen und mit den besten Vorsätzen, einander zu helfen mit Rath und That *). Es kam zu wiederholten freundlichen Besprechungen der Befehlshaber über ihre Pläne, zum Austausch der Ideen über die bei den Nachsuchungen zu befolgende Methode, über die zweckdienlichste Verwendung und gegenseitige Ergänzung der vorhandenen Kräfte und Hülfsmittel.

Aus einem vergleichenden Ueberblick ergiebt sich gar leicht, dafs jede dieser Expeditionen, ganz abgesehen von den Persönlichkeiten der Befehlshaber, einen eigenthümlichen Charakter oder gewisse selbstständige Vorzüge hatte, auf welche die Offiziere und Mannschaften natürlich grofsen Werth legten. Capt. Austin gebot ohne Vergleich über die grofsartigsten Mittel. Penny blickte mit Freude auf seine kraftvolle und erfahrene Mannschaft, auf die Stärke und Brauchbarkeit seiner Schiffe und selbst auf seine Neufoundländer. Besonders aber zeichnete sich der 74jährige Capt. John Ross, als greiser Nestor dieser Expeditionen, durch die eigenthümliche Zuversicht aus, mit welcher er auf seine Ausrüstung und auf die bisherigen Ergebnisse seiner Fahrt blickte. Seines hohen Alters ungeachtet war er die kernhafteste, imposanteste und

*) Sutherland I, p. 213 . . „*the reciprocal kindness which seemed to run through the whole fleet, from the commanders downwards was such as one might expect to produce lasting impressions.*“ . . „*In all our intercourse we appeared to be spell-bound by a universal fellow-feeling, which seemed to increase with our increasing intimacy.*“

Digitized by Google

stattlichste Figur unter allen jenen arktischen Offizieren. Aus dem Feuer seines Auges leuchtete der selbstbewusste heroische Unternehmungsgeist. Sein ganzes Wesen machte den Eindruck eines heldenmüthigen, hochstrebenden Sinnes. Sein kräftiger Körperbau gewann durch die hervortretenden Narben seiner ehemaligen Kriegsfahrten an markirtem Ausdruck. Selbst die Einfachheit und Kleinheit seines Commodore-Schiffes erhöhte seine Erscheinung, wenn er in fester, gemessener Haltung vom Verdeck aus auf die Wogen des Eismeeres blickte oder sich den Vorüberfahrenden zeigte. Sogar die Amerikaner betrachteten dort mit einem Anfluge von Ehrfurcht den unermüdlichen arktischen Paladin, der sich rühmen konnte, vier Winter hinter einander im Eise verlebt zu haben *). Jetzt mochte er wieder den Anfang neuer Triumphe darin erblicken, dafs er seine glücklichen Nebenbuhler trotz ihres weiten Vorsprungs so schnell schon eingeholt hatte. Es gewährt ihm die lebhafteste Befriedigung, zu erzählen, wie ihm auf seinem diesmaligen Wege in der Davis-Strafse und Baffins-Bai überall seine längst weltkundig gewordenen Entdeckungen und Beobachtungen wiederum in das Licht der frischen Erinnerung traten. Denjenigen, die ihn auf seinen Schiffen besuchen, pflegt er bedeutungsvoll zwei Paar Brieftauben zu zeigen, welche eine englische Dame (Miss Dunlope zu Ayr) ihm unter der Verabredung überwiesen hatte, dafs die Wiederankunft des einen Paars in England das Eingefrorensein des Schiffe anzeigen, die Rückkehr des zweiten Paars aber die frohe Botschaft der Auffindung Franklins und seiner Gefährten verkündigen sollte. Einen noch weit gröfseren Werth setzte Ross auf eine Person seiner Umgebung, deren Erscheinen in der Geschichte der Franklin-Expeditionen mit unheimlichen und bedauernswerthen Verwickelungen verknüpft gewesen ist, deren Namen wir gegenwärtig durch eine lange Reihe leichtsinnig ersonnener und mit unerhörter Hartnäckigkeit verfochtener Täuschungen gebrandmarkt finden.

*) Kane a. a. O. unt. And. p. 158: „*He was a square built man apparently very little stricken in years and well able to bear his parts in the toils and hazards of life. He has been wounded in four several engagements — twice desperately — and is scarred from head to foot. — — We met him off Admiralty Inlet just about the spot at which he was picked up seventeen years before.*“ Vergl. Snow p. 113.

Digitized by Google

Capt. John Ross war bei seiner Fahrt durch die Davis-Straſse zu Holsteinborg auf einen Eskimo Namens Adam Beck getroffen, der etwas von der dänischen Sprache verstand und daher für ihn (denn John Ross rühmte sich ebenfalls, wie wir sahen, der dänischen Sprache kundig zu sein) als Dolmetscher überaus geeignet befunden wurde. Diesen Menschen nahm er auf der Stelle in seine Dienste und gewann fortan eine unbegränzte Vorliebe für ihn *). Mit unverhaltenem Stolze schilderte er die Pläne und Hoffnungen, welche er auf die Mitwirkung Adam Becks bei den Forschungen nach Franklin gründete. Es machte ihm die gröfste Freude, diesen seinen Liebling allgemein beachtet und gewürdigt zu sehen, und nach wenigen Tagen wurde Adam Beck, der seinerseits auch nichts unterliefs, um sich angenehm zu machen, bei den Mitgliedern sämmtlicher Geschwader eine bekannte und beliebte Persönlichkeit. Vor Allem wuſste er die Matrosen durch sein Violinspiel, durch eine gewisse Gewandtheit und Geschicklichkeit und durch sein launiges, munteres Wesen zu ergötzen. Selbst die Offiziere wurden auf Adam aufmerksam; einige unter ihnen glaubten in ihm einen Mann zu erkennen, der durch seine Leistungen überaus nützlich werden könnte und trugen kein Bedenken, dem alten Capt. Ross ihren Beifall und ihre Freude über eine solche Anwerbung auszusprechen.

Am 10. August erreichte endlich die 47tägige Hemmung und Gedrücktheit in jenen gefahrvollen Eislabyrinthen der Melville-Bai ihren Endpunkt. Wie mit einem Male öffnete sich nun die Fahrt zu den mehr eisfreien Gewässern des höheren Nordens, deren Schimmer schon seit einigen Tagen aus der Ferne erblickt und mit dem erregten Freudenruf der Mannschaft begrüſst worden war. Auf allen Schiffen entwickelte sich jetzt die lebendigste Thätigkeit und der sichtbarste Wetteifer, um des seit so vielen Wochen vergeblich ersehnten Fahrwassers nach besten Kräften wahrzunehmen. Penny steuerte, den übrigen voran, mit vollen Segeln dem Jones-

*) Vergl. u. A. Snow p. 204: „*Adam was a man in whom Sir John Ross placed the strictest confidence for honesty and truth; he was a man intelligent far above his fellows; and, as I had reason afterwards to think too intelligent; he was a converted man, and considered a good Christian* . . .“.

Digitized by Google

Sunde zu, während Capt. Austin ihm in der Melville-Bai bis zum Cap York folgte, um von dort die Ueberfahrt zum Lancaster-Sund zu unternehmen und den Schiffen des Capt. John Ross und Comm. Forsyth, die denselben Weg zurückzulegen hatten, mit seinen Dampfböten zur Hülfe zu stehen. Mit Penny hatte Capt. Austin in den trüben Tagen des Stillstandes der Geschwader in der Baffins-Bai, welche ihre gegenseitige Annäherung herbeiführten, einen bestimmteren Operationsplan für den Anfang der Nachsuchungen verabredet. Austin behielt die Durchforschung der Küsten des Lancaster-Sundes und der Barrow-Straſse seinem Geschwader vor; demzufolge ging sein Vorhaben dahin, mit dem Segelschiff „Resolute" und dessen Tender „Pioneer" die Ponds-Bai, und von da aus in westlicher Richtung den Südrand jenes Meeresarmes bis Regent's-Inlet und Leopolds-Insel auszukundschaften. Dem Capt. Ommanney übertrug er die Aufgabe, gleichzeitig an den Nordküsten in allen Buchten und auf allen Höhen nach Spuren der Vermissten zu suchen; für den Fall, daſs sie ja in der Nähe wären, durch Böller und Raketen die Gegenwart der Schiffe bemerklich zu machen; für künftig Ankommende Flaggenstangen mit Benachrichtigungen auszustecken. In dieser Weise sollte er bis zum Wellington-Canal vordringen und sich dann zum Geschwader des Capt. Austin nach der Leopolds-Insel südwärts wenden. Zu derselben Zeit hoffte Penny den Jones-Sund zu durchforschen, an den noch unbekannten Gestaden dieses Meeresarmes die Zeichen seiner Anwesenheit aufzupflanzen und durch denselben in den Wellington-Canal einzulaufen, um dort dem Geschwader des Capt. Ommanney zu begegnen. Capt. John Ross war entschlossen, selbstständig die Fahrt zur Melville-Insel zu versuchen*). Comm. Forsyth war durch seine Instruction angewiesen, sich den Prince-Regents-Inlet hinab nach Boothia-Land zu wenden; er muſste seinen

*) In seiner Depesche vom 22. August 1850 (*Parliam. Papers* 1851, Vol. XXXIII, p. 86) spricht er ausdrücklich sein Vorhaben aus, zuerst nach dem Winterhafen (*Winter Harbour*) an der Südküste der Melville-Insel und erforderlichen Falls von da nach dem Banks-Land zu gehen. Er stellt für den Fall, daſs keine Nachrichten über die Vermissten erlangt würden, einen längeren Aufschub der Rückkehr in Aussicht.

Digitized by Google

Lauf von der Leopolds-Insel aus südwärts richten, während das Ziel der übrigen Schiffe im fernen Westen bezeichnet war.

Der oben erwähnte Operationsplan und die getroffenen Verabredungen brachten es mit sich, dafs am 13. August die Geschwader von Austin, Ross und Forsyth sich vor dem Cap York in der Melville-Bai sammelten. Dort wurde das Schiff „Intrepid" an der Küste von einigen Eingeborenen besucht. Allen war diese erste Gelegenheit, Adam Beck mit seinen Stammesgenossen verkehren zu sehen, willkommen. Aber als man ihn herbeigeholt, fiel es unangenehm auf, dafs er im Lauf der Unterredung eine widerwärtige Sprödigkeit und Gemessenheit an den Tag legte. Dann sah man ihn am Nachmittag unaufhörlich, unter unverständlichen Reden und schmerzensvollem Mienenspiel, die Jahreszahl 1846 schreiben. Die Seeleute und Matrosen in der Nähe waren anfangs so weit entfernt, etwas Schlimmes zu ahnen, dafs sie ihn sogar belachten und verspotteten. Darüber wurde er immer verstimmter. Am Abend verfügte er sich in die Kajüte des „Prinz Albert" und schrieb in Gegenwart der dort versammelten drei Offiziere mit geheimnifsvollem Wesen und unter wehklagendem Ausruf zuerst die Zahl „1846" und dann weiter „1850" mit Kreide auf den Tisch. Der Ausdruck seiner Geberden deutete auf Aussagen jener Eingeborenen hin, welche die gespannteste Aufmerksamkeit immer höher erregten, je mehr es nach und nach gelang, in den Sinn seiner Worte mit Hülfe eines Eskimo-Wörterbuchs*) einzudringen. Nachdem Beck dieselben mehrmals wiederholt, die Einzelnheiten durch Mienen und Exclamationen ausdrucksvoll bekräftigt, ergab sich Folgendes als Hauptinhalt seiner Erzählung: An einer Stelle der grönländischen Küste, weiter nach Norden zu, seien im Jahre 1846 zwei grofse Schiffe gescheitert**), deren Offi-

*) Es mag bemerkt werden, dafs man sich des „*Eskimaux Vocabulary*" von Capt. Washington (London, bei Murray) bediente, welches die drei Dialekte des Kotzebue-Sundes, der Halbinsel Melville und des Labrador-Landes umfasste. Dieses Werk wurde unter den Auspicien der britischen Admiralität gedruckt und allen bei den arktischen Expeditionen betheiligten Schiffen auf's Freigebigste mitgetheilt.

**) Bei den Schwierigkeiten des gegenseitigen Verständnisses können einige Abweichungen in den Relationen über Beck's Aussagen nicht auf-

Digitized by Google

ziere goldene Borten an ihren Mützen, Epauletten und andere Abzeichen der englischen Marine-Uniform trugen. Die Mannschaft sei in dem Schiffbruch gröfstentheils umgekommen. Einem kleinen Rest derselben sei es gelungen, sich unter grofsen Anstrengungen und Mühseligkeiten an die Küste zu retten. Diese Männer hätten im gröfsten Elende unter einem Zelte gewohnt und jeden Verkehr mit den Eingeborenen vermieden, weil diese sich ihnen feindlich gezeigt. Zuletzt wären die Unglücklichen von einem wilden Haufen überfallen und bis auf den letzten Mann ermordet. Ihre Gebeine seien an einem nahe liegenden Hügel verscharrt. — Alle diese Punkte wurden von Adam Beck bei den ohne Unterlafs immer wieder von Neuem angestellten Nachfragen in einer Weise ausgedrückt, die keine Möglichkeit eines völligen Mifsverständnisses aufkommen liefs. Als bald hernach John Ross herbeigekommen war, wiederholte er diesem die Mittheilungen in dänischer Sprache und vervollständigte seine Eröffnungen durch einige weitere Zusätze. Unter Anderem nannte er jetzt den Namen des Eskimo-Häuptlings, der den Ueberfall und die Ermordung des verschlagenen Schiffsvolks geleitet haben sollte *).

---

fallen. In dem Bericht des Commander Phillips (ersten Lieutenants des Capt. John Ross) wird erwähnt, dafs jener Schiffbruch im Jahre 1846 im Winter während eines Schneefalls in der Richtung des Cap Dudley Digges sich ereignet habe und dafs die Schiffe später von den Eingeborenen verbrannt seien. Nach den Depeschen von Penny hätte Adam Beck bei der von ihm erzählten Katastrophe auf einen Punkt 40 Meilen nordwärts vom Cap York hingedeutet.

*) Fast sämmtliche Befehlshaber geben in ihren offiziellen Berichten dieser Expeditionen (*Parliam. Papers* 1851 und 1852) Nachrichten über die Mittheilungen Adam Becks, ebenso auch die verschiedenen Reisebeschreibungen. Besonders ausführlich schildert Snow *Voyage of the Prince Albert* p. 204 ff. als Augenzeuge die Scene der ersten Mittheilungen und den Hergang der weiter angestellten Nachforschungen und Berathungen. — Nach der Rückkehr der Expeditionen nahm das Admiralitäts-Amt den Thatbestand mit der den englischen Behörden eigenthümlichen Gründlichkeit und Schärfe von Neuem auf. Die Untersuchungs-Protokolle ihres *Committee respecting the recent expeditions in search of Sir John Franklin* bieten ein weitläuftiges Material zur näheren Kenntnifs dieser unfruchtbaren und in mehr als einer Hinsicht widerwärtigen Erfahrungen und Vorgänge. Vergl. *Parliam. Papers* 1852, Vol. L, p. 58. 68. 135. 143.

Digitized by Google

Offenbar lag bei diesen Aussagen nichts näher als der Gedanke an Franklin und seine Gefährten. Das Jahr 1846, von Adam Beck so bedeutungsvoll bezeichnet, war das zweite Jahr der Abwesenheit der Vermissten. Der Schauplatz des Ereignisses fiel in eine Gegend, die von ihnen möglicher Weise berührt sein konnte. Die Thatsache der Erzählung traf mit jenen — freilich bisher mifsachteten und wohl von keinem Mitgliede des gegenwärtigen Geschwaders getheilten — Befürchtungen einzelner Personen in England zusammen, welche eine Ankunft Franklins im Lancaster-Sund für zweifelhaft, oder für unwahrscheinlich, oder selbst für undenkbar erklärt hatten. Man kann sich nicht darüber wundern, dafs unter dem ersten überwältigenden Eindrucke der neuen Kunde in allen Anwesenden die erschütterndsten Ahnungen erwachten. Das furchtbare Geheimnifs, welches bis dahin das Verschwinden und Verstummen der glänzenden Expedition des „Erebus“ und „Terror“ bedeckte, schien wie mit einem betäubenden Schlage urplötzlich enthüllt und erschlossen zu werden.

Erst bei ruhigerem Ueberlegen machten sich alsbald gewichtvolle Einwendungen gegen die äufsere und innere Glaubwürdigkeit der Erzählung geltend. Indem sich jetzt die Befehlshaber und Offiziere von den verschiedenen Geschwadern in der Kajüte des Capt. Austin zu einer gemeinsamen Berathung vereinigten, zeigte sich in ihren Urtheilen über die verschiedenen Bestandtheile der Erzählung eine grofse Unsicherheit. Einige behaupteten, dafs die ganze Aussage aus blofsem Mifsverständnifs, Andere, dafs sie aus leeren Gerüchten entsprungen sein müsse. Mehrere neigten zu der Annahme, dafs irgend welche erhebliche Thatsachen zum Grunde liegen möchten, obgleich auch sie sich nicht denken konnten, dafs die letzten Männer der so vortrefflich ausgerüsteten Expedition Franklins so jämmerlich von den Eskimo aufgerieben wären. Niemand vermochte eine Möglichkeit zu ersinnen, durch welche diese Mannschaft so bald in einen so hülflosen Zustand kommen konnte. Unter allen Umständen war es unbegreiflich, dafs sie mit dem Zelte nicht auch Waffen und Vorräthe an's Land gerettet haben und nicht im Stande gewesen sein sollten, etwa in Upernavik eine Zuflucht zu suchen. Dabei leuchtete fast Allen ein, dafs es völlig abgeschmackt war, jenen armseligen, vereinzelten, halbnackten Wil-

Digitized by Google

den die moralische Fähigkeit oder auch nur das Vermögen einer solchen Grausamkeit zuschreiben zu wollen. Endlich erschien es doch höchst auffallend und unerklärlich, dafs keine Kunde eines solchen Ereignisses nach Europa gelangt sein sollte, obgleich so manche Walfischjäger seitdem in der Nähe verweilt und geforscht hatten; und dafs Penny, der noch ein paar Tage vorher mit seinem Dolmetscher Petersen hier die Küste besucht, auch diesmal von derartigen Gerüchten nichts gehört hatte, während er durch vieljähriges Verkehren mit den Eskimo, durch seine Lebendigkeit und durch seinen natürlichen Takt zu derartigen Ermittelungen besonders befähigt galt *).

Bei diesen Berathungen zeichnete sich Capt. John Ross durch das eifrige Bemühen aus, mit welchem er jeden Angriff auf die Fähigkeit oder den Charakter des Adam Beck abzuwenden und so weit als möglich die Richtigkeit seiner Aussage zu vertheidigen versuchte. Schon die blofse Vermuthung, dafs Adam Beck die Eskimo am Cap York ihres abweichenden Dialects wegen mifsverstände, war ihm desto widerwärtiger, da jener unaufhörlich wiederholte, dafs er Alles richtig verstanden habe, und seine von Neuem angeknüpften Unterredungen mit den Eingeborenen den Inhalt des Erzählten bestätigten. Bei den Aeufserungen des Verdachts, ob Adam vielleicht seine Geschichte aus irgend einem Grunde ersonnen haben könnte, zeigte Ross sich auf's Aeufserste gereizt. In unverhaltenem Unmuthe rief er einmal über das andere aus: „ich glaube fest an jedes Wort der Aussage von Adam Beck und bin gewifs, dafs er gegen mich keine Unwahrheit vorbringt; mein Vertrauen zu diesem Menschen wird nicht zu Schanden werden."

Während die Nacht vom 13. auf den 14. August unter den Berathungen der Offiziere vorüber ging, hatten sich Geschichten von vernichteten Schiffen und ermordeten Mannschaften der Franklin'schen Expedition mit mannichfachen Abweichungen wie ein Lauffeuer unter den versammelten Geschwadern verbreitet und Manche mit der gröfsten Bestürzung erfüllt. Die Befehlshaber priesen es daher als eine unschätzbar glückliche Fügung, dafs

*) Diefs letzte Moment (Penny's Besuch während seiner Vorüberfahrt) ist besonders urgirt von Snow p. 212.

Digitized by Google

sämmtliche Schiffe der englischen Expeditionen nach der Barrow-Strafse so nahe bei einander waren und dafs sie sich in Stand gesetzt sahen, nicht blos allen Voreiligkeiten *) mit Nachdruck entgegen zu treten, sondern auch zur Aufhellung des Thatbestandes gemeinsame Vorkehrungen zu treffen. Zugleich kamen sie in der Ansicht überein, dafs aller gehegten Zweifel und Bedenken ungeachtet an eine Weiterfahrt der Expeditionen nicht zu denken war, ehe man über diese Erzählung eine genügende Aufklärung erlangt haben würde. Da für diesen Zweck die Mitwirkung Penny's und seines Dolmetschers Petersen den sichersten Erfolg versprach, übernahm es Capt. Ommanney, mit dem Dampfboot „Intrepid" den Penny'schen Schiffen, die wie wir sahen bereits auf dem Wege zum Jones-Sund begriffen waren, auf's Schleunigste nachzueilen und setzte sich in derselben Nacht noch in Bewegung, um jenen beiden Männern Namens des Capt. Austin das Ansuchen zur Rückkehr in Person zu überbringen. Diefsmal konnte es als ein glücklicher Fall betrachtet werden, dafs Penny durch die Hindernisse der Eisfelder, welche in diesem der arktischen Schifffahrt so ungünstigen Jahre selbst im höheren Norden der Baffins-Bai der Küste sich vorlagerten, wider Erwarten zurückgehalten war. Er wurde von Ommanney schon nach einigen Stunden eingeholt und kam bereits am Abend desselben Tages mit seinem Dolmetscher Petersen bei den vereinigten Geschwadern am Cap York wieder an. Als es hierauf bald gelang, dieselben Eskimo, aus deren Munde Adam Beck seine Aussage geschöpft zu haben behauptete, wieder zur Stelle zu bringen: da ergab sich schneller und unzweifelhafter, als irgend Jemand gedacht haben mochte, die Unwahrheit der Erzählung und die Grundlosigkeit aller Befürchtungen, die aus derselben entsprungen und in Umlauf gekommen waren.

Gleichwohl wurde mit ernster Besonnenheit Alles aufgeboten, um die Zuverlässigkeit dieses tröstlichen Aufschlusses allseitig zu

*) Man bedenke nur, was für traurige und beklagenswerthe Wirkungen herbeigeführt werden konnten, wenn dem Gedanken Folge gegeben wäre, diese Schreckensnachrichten vermittelst der Brieftauben nach England zu melden. Osborn *Stray leaves from an arctic journal* p. 87.

Digitized by Google

stützen und ihn so viel als möglich gegen etwa künftig bevorstehende Anfechtungen sicher zu stellen. Capt. Austin liefs zuletzt noch in Gegenwart der Offiziere auf dem Verdecke des Schiffes eine förmliche Confrontation jener Eskimo mit Adam Beck und Petersen veranstalten. Diese führte zu dem Ergebnifs der einmüthigen Ueberzeugung, dafs Petersen die dortige Sprache ungleich geläufiger und sicherer verstand als Adam Beck; man sah deutlich, dafs die Eingeborenen ihm mit einem gewissen natürlichen Vertrauen entgegenkamen, während sie gegen Beck Mifstrauen und Verachtung äufserten. Obgleich die versammelten Offiziere der Sprache unkundig waren, wurde ihnen doch aus dem Verlauf dieser Unterredung hinlänglich klar, dafs die Schreckensgeschichte von gestrandeten oder verbrannten Schiffen und ermordeten Seeleuten jenen Eskimo, auf welche sie Adam Beck zurückführte, ganz fremd war. Der Inhalt ihrer Aussagen umfasste im Wesentlichen nichts weiter als zwei Mittheilungen: 1) dafs ein europäisches Schiff — es wurde auf der Stelle richtig vermuthet, dafs diefs der „Nordstern" gewesen sei — in einem Sunde etwas weiter nördlich überwintert hatte; 2) dafs im Laufe des letzten Jahres eine grofse Anzahl von Eingeborenen durch Mangel und Seuchen umgekommen war. Durch weitere Verhandlungen wurde völlig aufser Zweifel gestellt, dafs Adam Beck seine Aussagen aus einigen vielleicht nur halb verstandenen Nachrichten zusammengesetzt hatte. Selbst das Motiv, von welchem er getrieben sein mochte, blieb nicht unaufgeklärt. Beck hatte eine Scheu vor der Weiterreise oder dem Winteraufenthalt im hohen Norden an den Tag gelegt. Die Eskimo sagten ihm in's Gesicht, dafs sein Trachten darauf gerichtet und seine Geschichte lediglich in der Absicht ersonnen wäre, die Umkehr der Schiffe herbeizuführen, oder bei einer allgemeinen Landung Gelegenheit zur Flucht zu gewinnen. Ungeachtet dieser Enthüllungen bestand Beck noch immer mit der gröfsten Hartnäckigkeit darauf, dafs seine Aussage in der Wahrheit begründet sei und gerieth mit Petersen darüber in bittern Wortwechsel. Capt. Ross konnte es auch jetzt noch nicht über sich gewinnen, die Sache seines Günstlings ganz fallen zu lassen. Er sprach dringend das Verlangen aus, dafs über die vermeintliche Ueberwinterung des „Nordstern" an Ort und Stelle Kund-

Digitized by Google

schaft eingezogen würde, und da er in der Aussage eines jener Eskimo, Namens Caloosa (oder wie er von dem Schiffsvolk, welches ihn am Cap „York" zuerst gesehen, genannt wurde: „Erasmus York"), die Bestätigung der Schreckensgeschichte zu hören vermeinte, liefs er den Wortlaut derselben unter den Augen des Capt. Ommanney von Adam Beck niederschreiben *).

Nachdem jene vorzüglich durch Petersen gewonnenen Aufklärungen sich hinreichend erwiesen hatten, bei allen denjenigen die sehen wollten, den letzten Rest der Zweifel an der Unwahrhaftigkeit Adam Beck's niederzuschlagen und selbst bei dem Schiffsvolk die schreckhaften Wirkungen seiner Erzählung völlig zu beseitigen, fasste Capt. Austin den Entschluſs, nun auch keinen Augenblick der kostbaren und in dem gegenwärtigen Jahre nur noch kurz bemessenen Zeit weiter zu opfern. Am 15. August erliefs er für die beiden seinem besonderen Commando untergebenen Schiffe „Resolute" und „Pioneer" den Befehl, auf der seit einigen Tagen geöffneten Fahrstraſse nach dem Lancaster-Sund zu steuern. Comm. Forsyth segelte mit dem „Prince Albert" an seiner Seite und wurde an einigen schwer zu befahrenden Stellen von dem Dampfschiffe „Pioneer" mit in's Schlepptau genommen. Am Eingange des Lancaster-Sundes verabredeten sich die beiden Befehlshaber dahin, daſs Capt. Austin in der Ponds-Bai und Possessions-Bai forschen wollte, während Forsyth es übernahm, auf der südlichen Küste des Lancaster-Sundes und der Barrow-Straſse vom

*) Dieses kleine Document (denn es bestand nur aus etwa 10 Zeilen) wurde von den Capt. Ross und Ommanney als Zeugen durch ihre Unterschrift beglaubigt. Nach der Rückkehr der Geschwader veranlasste die englische Admiralität im Herbst 1851 eine genaue Untersuchung desselben. Aber Dialect und Schreibart waren so schwer verständlich, daſs man Mühe hatte, eine Uebersetzung zu erlangen. Als diese endlich bis auf einzelne nicht aufzuklärende Ausdrücke durch die Missionsanstalt der mährischen Brüderkirche vermittelt war, zeigte sich zur höchsten Ueberraschung der Lords der Admiralität und aller Theilnehmer der Fahrt, daſs es weiter nichts enthielt als ein paar ganz oberflächliche oder allgemeine Bemerkungen über die Ankunft der Schiffe, über verschiedene Arten von Vögeln in dortiger Gegend u. s. w.; dagegen keine Thatsache, die mit den Einzelnheiten der Erzählung Becks in Zusammenhang zu bringen gewesen wäre. Vergl. den Abdruck in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. L, p. 135. No. 1423.

Digitized by Google

Cap Liverpool bis zum Leopoldshafen nachzusuchen. Durch diese Uebereinkunft fügte es sich, dafs das Schiff „Prince Albert", welches die englischen Küsten zuletzt verlassen hatte und hinter den übrigen hinsichtlich der Ausrüstung zurückstand, gleichwohl von allen zuerst in der Barrow-Strafse ankam.

Gleichzeitig war es als nothwendig erachtet, für den letzten Schritt zur thatsächlichen Widerlegung der lügenhaften Erdichtungen, an welchen Adam Beck immer noch in unerhörtem Starrsinn festhielt, mit den übrigen Schiffen noch ein paar Tage zu opfern. Capt. Ommanney erhielt daher den Auftrag, die Schiffe „Assistance" und „Intrepid" nach dem angezeigten Winteraufenthalt des „Nordstern" zu führen, und Capt. John Ross liefs es sich nicht nehmen, ihm bei den Nachforschungen daselbst zur Seite zu stehen. Bei diesem Unternehmen kam es wesentlich zu Statten, dafs der Eskimo Erasmus York auf Petersens Zureden bewogen wurde, die drei Schiffe zu geleiten. Nachdem das Geschwader durch ihn schon am 16. August ohne Schwierigkeit bei dem Wolstenholme-Sunde das richtige Terrain gefunden hatte, stiegen die Mannschaften unverweilt an's Land, um in den Hütten der Eingeborenen nachzusehen. Hierbei wussten sie nicht genug zu sagen, wie stark sie betroffen wurden, als ihnen eine Anzahl englischer Zinnbüchsen in die Augen fielen, die zur Aufbewahrung von Fleisch und Gemüse angefertigt werden und deren Franklin, wie man wusste, viele Tausende mit sich führte. Dieser Anblick rief in den Suchenden plötzlich die ganze ahnungsschwere Erregung der vorhergehenden Tage zurück, bis sich durch nähere Prüfung ergab, dafs die vorgefundenen Gefäfse vom „Nordstern" herrührten. Obgleich sie dadurch für's Erste vollkommen wieder beruhigt waren, liefsen sie sich doch nicht abhalten, die Nachforschungen mit der planmäfsigsten Gründlichkeit weiter zu verfolgen. Wo sie in den Hütten auf unbeerdigte Leichname *) stiefsen, und deren fanden sich in Folge der unglückvollen Zeit gar viele,

*) Bekanntlich herrscht bei den Eskimo der Brauch, das letzte Glied der Familie nach seinem Tode in der Hütte liegen zu lassen und die irdische Wohnstätte, deren Eingang dann zugemacht wird, gleichsam in sein Grab zu verwandeln.

Digitized by Google

da legten sie unerbittlich Hand an, um die Todten ihrer Hülle zu entkleiden und sich vollends zu überzeugen, dafs es Eskimo und nicht etwa Europäer waren. Als sie zu einer Stätte kamen, an welcher letzthin noch Beerdigungen stattgefunden hatten, bedachten sie sich nicht, die Leichen aufzugraben; diefs führte zu einer ergreifenden Scene, indem Erasmus York in einem der Gräber seinen Bruder entdeckte und mit dem tiefsten Schmerze der Untersuchung des Leichnams zu wehren suchte *). An einer anderen Stelle wurden drei nach den Regeln des englischen Brauchs errichtete Steinhaufen bemerkbar, unter welchen man bei methodischem Suchen eine urkundliche Nachricht über die Fahrten und Schicksale sowie über den Winteraufenthalt des Schiffes „Nordstern" entdeckte. Daneben die mit Inschriften versehenen Gräber der vier Seeleute seiner Mannschaft, welche im Lauf des letzten Winters gestorben waren. Ringsumher wurden noch manche Ueberbleibsel dieses Winteraufenthalts aufgelesen, z. B. Reste von Schiffstauen, Läppchen von Zeug u. s. w.; aber nirgends war auch nur die entfernteste Hindeutung auf jene von Beck ersonnenen Geschichten zu ermitteln, obgleich sich aus den niedergelegten Nachrichten ergab, dafs Saunders mindestens neun Monate hier verweilt hatte und mehrfache Beweise sein Verkehren mit den dortigen Eingeborenen bezeugten **). Bei diesem Stande der Dinge konnte nun

*) Die Berichte stimmen hier nicht genau überein. Ommanney sagt in seiner Depesche vom 10. Septbr. 1850 (*Parliam. Papers* 1852, Vol. L, p. XXXII): *there were also several recent graves, and one of them proved to belong to a relative of our guide, who evinced much grief on seeing an attempt to disturb it.* Dagegen sagte Commander Phillips am 3. Nov. vor der von der Admiralität bestellten Untersuchungs-Commission aus: Als man in einer der Eskimo-Hütten verwesende Leichname entdeckt und dazu geschritten sei, dieselben auszuziehen, habe Erasmus York bei einem derselben seine Hand in die Höhe gestreckt und ein jämmerliches Geschrei erhoben. Adam Beck habe sie dann bedeutet, dafs es der Leichnam seines Bruders sei. Diesem letzten Bericht zufolge wäre York's Bruder unbeerdigt gefunden.

**) Es ist (S. 69) bereits erwähnt, dafs das Schiff „Nordstern" unter dem Schiffsmeister Saunders mit sehr bedeutenden Vorräthen am 26. Mai 1849 von England abgeschickt wurde, um den Investigator, dessen Rückkehr durch den Lancaster-Sund damals mit Mifsbehagen erwartet wurde, auf's Neue zu verproviantiren und behufs weiterer Nachforschungen nach

Digitized by Google

auch John Ross die Glaubwürdigkeit seines Lieblings nicht länger aufrecht erhalten; er erklärte sich jetzt endlich von der Ueberzeugung durchdrungen, dafs die Franklin'schen Schiffe hier nicht zu Grunde gegangen sein könnten, und hat diefs nicht nur gegen seine Gefährten ausgesprochen, sondern auch in Privatbriefen, welche er in jener Zeit nach England schrieb. Selbst Adam Beck erschien beschämt und verstimmt, bis ihm in späterer Zeit neue Gelegenheit dargeboten wurde, auf seine Entdeckungen zurückzukommen und sich die Leichtgläubigkeit seines früheren Vertheidigers von Neuem zu Nutzen zu machen. Diefs hat im Anfang des Jahres 1852 zum letzten und stärksten Ausbruch einer höchst unerfreulichen und unfruchtbaren Fehde zwischen John Ross und Penny geführt, in deren Verlauf sich der erstere dergestalt zu den unwürdigsten Insinuationen hinreifsen liefs, dafs die öffentliche Meinung sich mit dem entschiedensten Mifstrauen und mit Widerwillen von seiner Sache hinwegwandte *)

---

der Melville-Insel zurückzuweisen. Bei einem Versuche, von der Melville-Bai aus das mittlere Eis zu durchsegeln, hatte Saunders das Mifsgeschick, von den Eismassen am 29. Juli eingeschlossen und im Packeise gefangen zu werden. Unter den gröfsten Gefahren sah er sich fast acht Wochen lang auf und ab getrieben, bis zuletzt heftige Herbststürme das Packeis, indem sie es gegen die Eisberge trieben, in kurzer Zeit zersplitterten und dem hartbedrängten Fahrzeuge Gelegenheit boten, in dem nahen Wolstenholme-Sunde am 26. Septbr. eine Zuflucht zu suchen. Hier ging der Winter nicht ohne mannichfache Unglücksfälle und Krankheiten vorüber; namentlich wurde ein Theil der Mannschaft vom Scorbut hart mitgenommen. Lange sehnte sich Saunders vergeblich nach dem Aufbruch des Eises; er konnte erst im Anfange des Monats August unter unsäglichen Anstrengungen die See wieder gewinnen, und wandte sich nun nach dem Lancaster-Sund und der Barrow-Strafse, wo er von Capt. Penny und einzelnen anderen Schiffen der im Anfange dieses Jahres ausgesandten Geschwader angesprochen wurde; vgl. *Narrative of the proceedings of H. M. S. North Star Mr. James Saunders, Master-Commanding, on an Expedition to Barrow Straits, with stores and provisions, in* 1849 *and* 1850 in den *Parliam. Papers* 1851, Vol. XXXIII. *Arctic Expedition* p. 56—64.

*) Wer sich näher über diesen gehässigen Streit unterrichten will, den verweisen wir auf die Aktenstücke in den *Parliam. Papers* Vol. L, besonders auf die *Copy of any further correspondence between Admiral John Ross and the Danish Inspector-General* (L. Platon) *touching the fate of the Expedition under Sir John Franklin* (11 Seiten).

Digitized by Google

Nachforschungen in der Barrow-Strafse 1850. — Die ersten Spuren der Vermissten.

Als Penny nach diesen Verzögerungen am 18. August vor der Einmündung des Jones-Sundes in die Baffins-Bai ankam, sah er seine Erwartung, eine freie Fahrstrafse nach dem Wellington-Kanal zu finden, auf's Empfindlichste getäuscht. Undurchdringliche Massen granitfesten Packeises traten ihm überall hemmend in den Weg. Das Wetter war unheimlich trübe und in solchem Maafse finster geworden, dafs nach keiner Seite hin sich ein freier Blick in die Ferne eröffnete. Am 19. August lichteten sich zwar die dichten Nebel um etwas, allein sowohl die eisige Temperatur, welche bereits wieder anhaltendes Frostwetter zu verkünden schien, als auch die Verhältnisse des Eises mahnten von jedem Versuche ab, auf den schmalen Wasserstrafsen, die zwischen jenen starren Massen sich hinzogen, weiter hinaufzudringen. Die Besorgnifs, rettungslos vom Eise eingeschlossen zu werden, oder für unabsehbar lange Zeit seiner Thätigkeit ein unfreiwilliges Ziel gesetzt zu sehen, machte sich auf das Lebhafteste geltend. Die Erfahrungen, von welchen James Ross im Jahre 1848 in der Barrow-Strafse und der „Nordstern" 1849 in der Melville-Bai betroffen war, standen zumal in zu frischer Erinnerung, als dafs Penny nicht hätte zu dem Entschlufs kommen sollen, aus diesem gefahrdrohenden Gebiete eilends wieder zu entweichen.

Indem Penny hierauf nicht ohne tiefen Unmuth über das Mifslingen des von ihm mit Vorliebe gehegten Planes seinen Lauf südwärts richtete, um durch die Barrow-Strafse nach dem Wellington-Kanal zu segeln, wurde er am Eingange des Lancaster-Sundes durch das unvermuthete Zusammentreffen mit den beiden von Grinnell ausgerüsteten Schiffen „Advance" und „Rescue" erfreut. Die amerikanische Mannschaft hatte auf ihrer Fahrt von New-York her vielfach die Schwierigkeiten der arktischen Schifffahrt gekostet und erprobt, aber mit dem ihr eigenthümlichen regen Unternehmungsgeiste hatte sie sich keine Gelegenheit entgehen lassen, die Erscheinungen dieses Eismeeres zu erkunden. In den Labyrinthen der Baffins-Bai hatte sie mit der gröfsten Uner-

Digitized by Google

schrockenheit riesige Eisberge erstiegen, ausgemessen und ihr Gewicht zu ermitteln versucht. Selbst die Stunden und Tage augenscheinlicher Gefahr blieben durch die erstaunliche Behendigkeit und Lebendigkeit ihres Wesens und in Folge einer nie versagenden Geistesgegenwart nicht ohne Ausbeute für ihre Forschungen. Unter Anderem hatte sich Lieut. de Haven am 8. Juli zu dem kühnen Wagnifs verleiten lassen, im 74° n. Br. das Mitteleis in der Richtung zum Lancaster-Sund hin zu durchschneiden. Diefs kam ihm jedoch theuer zu stehen: seine Schiffe wurden in den schmalen Wasserstrafsen des Mitteleises durch die Eisbildungen, welche sich ansetzten, auf drei Wochen so gut wie festgehalten und geriethen selbst in die Gefahr, auf unabsehbar lange Zeit vom Packeise umschlossen oder von zusammenstofsenden Eisbergen zerdrückt und vernichtet zu werden. Während dieser Zeit wurden die Amerikaner von den Schiffen des Capt. John Ross und des Comm. Forsyth überholt. Nachdem es ihnen am 26. Juli gelungen war, bei günstigem Südwest-Winde mit Hülfe der Eissägen und Taue wieder nach dem Ostrande der Melville-Bai zu gelangen, fügten sie sich darein, nach der herkömmlichen Weise die gewundenen und ermüdenden Fahrstrafsen längs der Küste zu verfolgen, welche zwar nur ein langsames aber doch ein sicheres Fortschreiten gewährten. So kam es, dafs sie die englischen Geschwader, welche einen bedeutenden Vorsprung gewonnen hatten, selbst während ihres dreitägigen (durch Adam Beck verschuldeten) Aufenthalts am Cap York noch nicht zu erreichen vermochten, und dafs sie jetzt von allen das Penny'sche Geschwader, welches durch die Digression zum Jones-Sund einige Tage verloren hatte, zuerst erblickten. Penny eilte sogleich herbei, diese neuen Bundesgenossen auf's Herzlichste zu bewillkommnen *). Nachdem beide Theile durch gegenseitige Mittheilungen im Verlauf einer flüchtigen Stunde den genauesten Verkehr für ihre gemeinschaftliche Aufgabe mit einander

*) Der Amerikanische Reisebeschreiber (Kane a. a. O. p. 151) schildert dieses Zusammentreffen: „*By half past* 12 *(Aug.* 19*th) the Lady Franklin* (das Commandeur-Schiff des Capt. Penny) *came up along side of us. A cordial greeting, such as those only know, who have been pelted for weeks in the solitudes of arctic ice .... A hurried interchange of news followed* u. s. w.

Digitized by Google

angeknüpft hatten, setzten sie jeder für sich die Fahrt zu dem Felde der Nachsuchungen fort, welches beide unabhängig von einander und doch übereinstimmend erkoren hatten und welches sie nach wenigen Tagen an der Wellington-Strafse wieder vereinigen sollte.

Es wird auf alle Zeiten den Eindruck eines grofsartigen Ereignisses machen, dafs in jenem entlegenen Meeresarm der Barrow-Strafse, welcher erst seit 30 Jahren entdeckt und seitdem kaum ein paar Mal wieder erreicht worden war, jetzt mit einem Mal 12 Entdeckungsschiffe erschienen *), um für die Sache der Vermissten nach allen Seiten hin eine planmäfsige Thätigkeit zu entwickeln. Indessen würde es doch eine verwickelte und selbst ermüdende Aufgabe sein, die Fahrten und Begegnisse der verschiedenen Fahrzeuge im Einzelnen zu verfolgen. Wir werden uns daher ihre Operationen nur im Allgemeinen gegenwärtig zu erhalten suchen und im Uebrigen uns auf die erheblicheren Erlebnisse beschränken.

Bei der fast durchgängig trüben und nebelhaften Witterung im Verlauf jener Wochen ereignete es sich leicht, dafs die zusammengehörigen Schiffe auf mehrere Tage einander aus dem Gesicht verloren und dafs Fahrzeuge ganz nahe neben einander vorübersegelten, ohne sich gegenseitig zu erblicken. Die beiden amerikanischen Schiffe kamen schon im Lancaster-Sund aus einander und es gingen mehrere Tage darüber hin, ehe sie sich wieder vereinigten. In Folge einer zufälligen Fügung wurde das Penny'sche Geschwader, obgleich es später als fast alle übrigen dem Gebiet der Barrow-Strafse sich näherte, vom Schiffsmeister Saunders, der mit dem „Nordstern" dort kreuzte, zuerst erblickt und am 21. August in

*) Wir benutzen diese Gelegenheit zu einer Aufzählung der verschiedenen Schiffe und ihrer Führer:

„Resolute" (Capt. Austin) mit d. Dampfschiff „Pioneer" (Lieut. Osborn).
„Assistance" (Capt. Ommanney) mit dem Dampfschiff „Intrepid" (Lieut. Cator).
„Lady Franklin" und „Sophia" (Penny).
„Felix" und „Mary" (Capt. John Ross).
„Advance" (Lieut. de Haven) und „Rescue" (Griffin).
„Prince Albert" (Commander Forsyth).
„Nordstern" (Schiffsmeister Saunders).

Digitized by Google

der Nähe von Admirality-Inlet angesprochen. Saunders hatte seit Jahr und Tag keine Nachrichten aus England erhalten. Er war daher sehr erstaunt, als er von Penny hörte, dafs die Schiffe „Enterprise“ und „Investigator“, zu deren Verproviantirung er ausgegesandt war und nach welchen er noch immer vergebens suchte, nicht nur längst nach England zurückgekehrt seien, sondern auch von Neuem ausgerüstet und bemannt durch die Behrings-Strafse das arktische Meer wahrscheinlich schon wieder erreicht hatten. Nicht minder überraschte ihn die Nachricht, dafs jetzt gleichzeitig so viele Fahrzeuge aus England und Amerika, und sogar zwei Dampfböte, sich in der Nähe befänden, um nach Franklin und seinen Gefährten zu forschen. Dabei erfüllte es ihn mit grofsem Mifsmuth, dafs alle auf ihn gesetzte Erwartungen in England als verfehlt, dafs die zur Ausrüstung des „Nordstern“ verwendeten Kosten als nutzlos angesehen und über sein Schicksal ernste Besorgnisse gehegt wurden. Als Penny ihm hierauf eine Verfügung der Admiralität überreichte, durch welche er angewiesen wurde, sogleich nach England zurückzukehren und seine Vorräthe auf der Insel Disco niederzulegen, sah er sich durch diesen letzten Punct vollends in die peinlichste Verlegenheit versetzt. Denn offenbar war diese Weisung auf der Annahme begründet, dafs der „Nordstern“ irgendwo in der Baffins-Bai oder Davis-Strafse an der grönländischen Küste angetroffen werde. Niemand konnte ihn noch in der Barrow-Strafse vermuthen. Penny suchte vergebens in Saunders zu dringen, um ihn zu bewegen, dafs er die Vorräthe an irgend einem von ihm bezeichneten, zugänglichen Orte in der Nähe landen möchte, wo sie den gegenwärtig im Auszuge begriffenen Expeditionen bei ihrer Rückkehr aufserordentlich zu Statten kommen, als Hülfsmittel für fernere Unternehmungen unter Umständen sogar erforderlich werden konnten. Saunders vermochte sich nicht zu entschliefsen, dem Buchstaben jener Weisung zuwider zu handeln. Er schied von Penny, ohne ihm Aussicht auf Erfüllung eines so überzeugend motivirten Wunsches zu geben. Sein letztes Wort war, dafs er dem Capt. Austin noch zu begegnen hoffe und dessen Entscheidung als mafsgebend betrachten werde. Als diese Hoffnung getäuscht wurde, ergriff er nach abermaligem Schwanken zuletzt den völlig verfehlten Ausweg, seine

Digitized by Google

Vorräthe auf einer kleinen Insel, Wollaston, am Navy-Board-Inlet, zu landen, wo sie vor der Hand auf jeden Fall nutzlos waren, da keines der Geschwader im Westen von ihrem Vorhandensein eine Ahnung haben konnte.

Comm. Forsyth war am 20. August längs der Südküste der Barrow-Strafse bis zur Leopolds-Insel gekommen. Da seinem Schiffe der Zugang des dortigen Hafens durch Eisschranken versperrt war, schickte er einige seiner Gefährten *) in einem Gutta-Percha-Boot an's Land: theils um eine Nachricht seines Vorhabens dort niederzulegen; theils damit sie sich überzeugten, ob die Vorräthe, welche Capt. James Ross im vorhergehenden Jahre dort zurückgelassen, noch vorhanden; theils endlich damit sie sich an Ort und Stelle versicherten, dafs keine Mitglieder der Franklin'schen Mannschaft inzwischen dort gewesen waren. Mit zitternder Hand öffneten sie die Cylinder, welche die niedergelegten Nachrichten enthielten; man kann sich denken, welche Bewegung eines der vier hervorgeholten Papiere hervorrief, welches sichtlich in neuester Zeit erst den von James Ross eingelegten Blättern hinzugefügt war; denn Niemand hatte eine Ahnung, dafs irgend ein Schiff seitdem dort gewesen sein konnte. Allein den Augenblicken einer freudig auflodernden Hoffnung folgte schnell die herbe Enttäuschung, als sich ergab, dafs dieses Blatt vom Schiffsmeister Saunders geschrieben war, der erst vor wenigen Tagen diesen Punkt besucht und sich vergebens bemüht hatte, einen Theil seiner Vorräthe über das Eis hierher zu landen. Das von dem Capt. James Ross erbaute Haus befand sich, obwohl es an ein paar Stellen leicht beschädigt war, noch in einem vortrefflichen und selbst einladenden Zustande. Unwillkürlich drängte sich bei der Besichtigung desselben der Wunsch auf, dafs Franklin mit den Seinen immer ein solches Obdach gefunden haben möchte!

Von der Leopolds-Insel richtete Forsyth den Lauf seines Schiffes den Prince-Regents-Inlet hinab, um dem von Lady Franklin ausgesprochenen Verlangen gemäfs in Boothia-Land nach den Vermissten zu forschen. Die Aussichten für das Gelingen die-

*) Unter ihnen befand sich W. Parker Snow, der diese Landung in seiner öfters angeführten Reisebeschreibung p. 250 f. schildert.

Digitized by Google

ses Unternehmens waren mehr als zweifelhaft. Die Küste zeigte sich mit Eislagen umgürtet, die nach Süden zu immer mehr hervortraten. Nur in der Mitte des Sundes hielt sich ein offenes Fahrwasser, auf welchem das Treibeis in zunehmenden Massen umherwogte. Die Luft wurde trübe und nebelvoll; während der Dunkelheit der folgenden Nacht setzte ein Eisfeld in der Gegend von Fury Beach dem weiteren Vordringen ein Ziel. Die Mannschaft tröstete sich jetzt noch mit der Hoffnung, bei wiederkehrender Tageshelle eine südwärts zur Brentford-Bai gerichtete Fahrstrafse zu entdecken. Als aber am Morgen um 9 Uhr die Nebel sich lösten und der Blick auf die Umgegend sich lichtete, da erkannte Forsyth vom Mastkorbe *) aus zu seiner Bekümmernifs, dafs festes Packeis den ganzen Canal von einer Küste zur anderen undurchdringlich überdeckte. In dem verhängnifsvollen Augenblick dieser Wahrnehmung fielen alle seine Entwürfe und Hoffnungen wie mit einem Schlage zu Boden. Die Nothwendigkeit, durch möglichst schleunige Rückkehr nach der Barrow-Strafse sich den Gefahren und Drangsalen einer Ueberwinterung im Eise zu entziehen, überhob ihn jeder weiteren Ueberlegung. Während dieses Rückwegs erwachte in einigen Mitgliedern der Mannschaft das Verlangen, in einem kleinen Boote nach der Brentford-Bai vorzudringen; allein Comm. Forsyth glaubte diefs nicht gestatten zu können. Dagegen entschloss er sich zu einem Versuche, von der Barrow-Strafse aus jenseit des Cap Rennell, längs der Westküste von Nord-Somerset (im Peel-Sund) einen Durchweg nach Boothia zu finden. Bald zeigte sich indefs auch dieses Unternehmen unausführbar, da die Barrow-Strafse durch eine von der Leopolds-Insel zum Wellington-Canal hin ausgedehnte Eisschranke versperrt war. Unter dem Eindrucke dieser Erfahrungen entschied sich For-

*) Eigentlich vom „Krähenneste“ aus. *Crow's nest*, eine Art kleinen Schilderhauses, welches ganz oben am Mastbaume befestigt ist und als Warte benutzt wird. — Bellot (*Voyage* p. 44) knüpft an diesen Ausdruck folgende scherzhafte „etymologische“ Bemerkung: *„Ce lieu est le poste de l'ice-master, qui, à chaque instant prévient en bas de ce qu'il aperçoit, ou commande la manoeuvre. Ce babillage a lieu à chaque instant, et quelque bel esprit de gaillard d'avant, ennuyé de ces ordres perpetuels, s'en sera vengé par ce surnom.*

Digitized by Google

syth, nur noch zum Cap Riley an der Nordküste der Barrow-Strafse hinüber zu kreuzen, dort von dem Stande der Nachforschungen Kundschaft einzuziehen und dann unverweilt nach England zurückzukehren. Auf diesem Wege begrüfste er den Lieut. de Haven, der seit einigen Tagen sein Begleitschiff „Rescue" aus den Augen verloren hatte und sah einige Schiffe weiter westlich theils vom Eise umschlossen, theils im Kampfe mit den Eisfeldern begriffen.

Als Forsyth am 25. August in die Nähe des Cap Riley kam, erregte eine dort aufgepflanzte Flaggenstange die Aufmerksamkeit der Mannschaft. Er traf hier noch einmal mit dem Lieut. de Haven zusammen und hörte von ihm die überraschende Nachricht: dafs dort Spuren der Vermissten entdeckt wären. Bei dieser Kunde drängten einige Mitglieder der Mannschaft in stürmischer Ungeduld zur Landung. Sie eilten in einem Boote an die Küste und fanden auf der nach Westen hin vorgestreckten Landzunge, welche nur 12 bis 14 Fufs über den Spiegel des Meeres sich erhebt, zunächst eine vom Capt. Ommanney niedergelegte Benachrichtigung*), aus welcher sich ergab, dafs er zwei Tage vorher hier

*) Abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1851 a. a. O. p. 70, Sutherland p. 309, Snow p. 315. Die Benachrichtigung lautet: „Ih. Maj. arktische Such-Expedition: Hiermit wird angezeigt, dafs Capt. Ommanney mit den Offizieren der Schiffe Ihrer Maj. „Assistance" und „Intrepid" am 23. August 1850 am Cap Riley landete und daselbst die Spuren eines Lagerplatzes entdeckte so wie auch Ueberreste verschiedener Gegenstände sammelte, welche augenscheinlich beweisen, dafs eine Abtheilung der Mannschaft von Königl. Schiffen an dieser Stelle sich aufgehalten hat. Auch auf der Beechey-Insel wurde nachgesucht und dort ebenfalls Spuren jener Mannschaft gefunden. — Zugleich wird hiermit benachrichtigt, dafs Vorräthe von Lebensmitteln und Brennholz im Leopolds-Hafen liegen. Die Königl. Schiffe „Assistance" und „Intrepid" trennten sich von dem Geschwader unter Capt. Austin auf der Höhe von Wolstenholme am 15. d. M.; sie haben seitdem die Nordküste des Lancaster-Sundes und der Barrow-Strafse untersucht, ohne auf anderweite Spuren zu treffen. Capt. Ommanney wendet sich von hier zum Cap Hotham und Cap Walker, um nach weiteren Spuren der Expedition von Sir John Franklin zu suchen. — Gegeben am Bord des Schiffes I. M. „Assistance" auf der Höhe des Cap Riley, am 23. August 1850. Erasmus Ommanney."

Daneben hatten auch die Amerikaner die folgende charakteristisch kurze

Digitized by Google

allerlei Anzeichen eines Verweilens englischer Staatsschiffe erkannt hatte. Etwas näher an den düsteren Klippen des Kalkstein-Vorgebirges, die sich in kurzen terrassenartigen Absätzen bis zu 800 Fuſs Höhe erheben, machten sich vier kreisförmig gebildete, von Kalksteinwällen umgebene Räume bemerklich, die offenbar durch Menschenhände errichtet waren und zur Aufstellung von Zelten gedient hatten. Etwas mehr seitwärts lieſs sich die Einfassung eines fünften gröſseren Zeltraumes entdecken, von dessen Eingang sich eine Aussicht auf das Meer eröffnete, während die Eingänge jener vier kleineren Zelte nach Westen gekehrt waren. Obgleich die Mannschaften der Schiffe „Assistance", „Rescue" und zuletzt der „Advance" schon manche zerstreut umherliegende Ueberbleibsel der einstmaligen Bewohner dieser Zelte eingesammelt hatten, gelang es doch den Gefährten Forsyths, noch einzelne Gegenstände aufzulesen, die an sich zwar dürftig genug aber gleichwohl von dem höchsten Interesse waren, sofern sich aus denselben Folgerungen über ihren Ursprung, über die Heimath der Personen, welche einst hier sich aufhielten, und selbst über den Zeitpunkt ihres Verweilens begründen lieſsen. Dahin gehörten ein paar Läppchen Segeltuch, der Rest des Taues einer Strickleiter, welches durch eingesponnene rothe und gelbe Fädchen als Fabrikat für die englische Marine erkannt wurde; Knochen von Ochsen, Hammeln, Schweinen, Rennthieren und Geflügel, die offenbar als Ueberreste von Mahlzeiten liegen geblieben waren, einige Stückchen Holz u. s. w. Diese Spuren unterschieden sich gar sehr von den mehr als hundert Jahre alten Ueberresten verfallener Eskimo-Wohnungen, welche in jenen von menschlichen Wesen längst nicht mehr

---

Benachrichtigung niedergelegt: „Expedition der Vereinigten Staaten zur Aufsuchung Sir John Franklin's. E. J. de Haven, Esq., als Befehlshaber: Die Brig „Advance" landete am 25. Morgens, um einen [hier errichteten] Steinhaufen (*cairn*) zu untersuchen. Sie geht nach Cap Hotham, wo sie ihr Begleitschiff „Rescue" anzutreffen hofft. — Alle wohl." — Es mag noch bemerkt werden, dafs das Schiff „Rescue" bei der Entdeckung dieser Spuren der Vermissten am Cap Riley betheiligt gewesen war. Kane (a. a. O. p. 156) bezeichnet es als auffallend, dafs Ommanney dieses Umstandes gar nicht erwähnt hatte. So viel wir sehen, ist dies das erste Anzeichen jenes eifersüchtigen internationalen Haderns, welchem bald nachher eine nur zu ergiebige Nahrungsquelle sich darbieten sollte.

Digitized by Google

bewohnten Gestaden noch hier und da entdeckt wurden. Auf den ersten Blick ergab sich, dafs sie den letzten Jahren angehörten und dafs sie von civilisirten Menschen kamen. Gleichwohl konnte es als ausgemacht angesehen werden, dafs seit Parry kein europäisches Schiff hierher gelangt war und dafs damals nur eine kleine Abtheilung britischer Seemänner diesen Küstenstrich durchstreift hatte, ohne sich irgend wie zu verweilen.

Je mehr man sich alle diese Umstände vergegenwärtigte, desto unzweifelhafter bestätigte sich die Vermuthung, dafs ein Theil der Gefährten Franklins hier gewesen war und mindestens einige Tage sich aufgehalten hatte. Voll Freude über diese wichtige Ermittelung, die ihm oder wenigstens einem Theil seiner Mannschaft durch eigene Anschauung an Ort und Stelle sich bestätigt hatte, trat Comm. Forsyth vom Cap Riley, ohne weitere Aufschlüsse abzuwarten, am 25. August die Rückreise an. Er ist so glücklich gewesen, die erste Kunde der Entdeckung, dafs Franklin die Barrow-Strafse wirklich erreicht haben mufste, in den ersten Tagen des October 1850 nach England zu überbringen. Seit so vielen Jahren war diefs der erste sichere Beitrag zur Aufhellung des Schicksals der vermissten Expedition und schon an sich nicht ohne Erheblichkeit, da die bisherigen Vermuthungen, dafs Franklin entweder einen anderen Weg genommen oder dafs er den Lancaster-Sund gar nicht erreicht, und die schreckensvollen Aussagen des Adam Beck, welche sonst diesen schlimmen Vermuthungen neue Nahrung hätten geben müssen, jetzt mit einem Male thatsächlich widerlegt waren. Daher wurde es gern übersehen, dafs die Aufgabe, für welche Lady Franklin das Schiff „Prince Albert" ausgerüstet hatte, ungelöst geblieben war; — Niemand legte Gewicht darauf, dafs Comm. Forsyth das Feld, auf welchem er forschen sollte, nicht erreicht hatte, und dafs Alles, was von ihm für die Erkundung der Vermissten geschehen war, nur wenig in Betracht kommen konnte. Es ist für diese Expedition bezeichnend genug, dafs das Schiff während dieser viermonatlichen Fahrten niemals vor Anker gelegen hatte*). — Allein Betrachtungen dieser Art traten

*) Snow p. 381 ... *thus arriving in Aberdeen (Oct. 1st) without having once cast anchor since leaving the Orkneys on the 10th of last*

Digitized by Google

zumal unter dem ersten Eindrucke der neuen Kunde weit in den Hintergrund zurück; die Nachrichten und Zeugnisse vom Cap Riley wurden mit der lebendigsten Theilnahme aufgenommen, und unter Freudenthränen als erste Vorboten der erhofften Auffindung der Vermissten begrüfst.

June! — Forsyth's Angabe über eine von ihm ausgeführte Erkundung der Küste vom Cap Hurd bis Point Innes im Wellington-Kanal (vergl. *Letter from Commander Forsyth to the Secretary of the Admiralty* d. d. Aberdeen, 1. Oct. 1850: *„We got in with the land between Capes Herschel and Hurd, and examined the coast as far as Point Innes in the Wellington Channel, without finding any further traces of the missing parties"*) hat sich als unzuverlässig erwiesen. Die Mannschaft Penny's sowohl als die Amerikaner fanden hier die deutlichsten Spuren der Vermissten. (Vergl. z. B. den Bericht des Lieut. de Haven: *„On Point Innes distinct traces of an encampment were found together with many relics similar to those found at Cape Riley."*) — Die von den Gefährten Forsyth's am Cap Riley aufgelesenen Gegenstände erregten in England eine unbeschreibliche Aufmerksamkeit. Von allen Seiten wurde auf's Angelegentlichste darauf gedrungen, zu ermitteln: in wie weit sich aus diesen Ueberresten der Aufenthalt Franklin'scher Mannschaften nachweisen liefse? welchem Jahre derselbe angehörte? welche Aufschlüsse sich über den Zustand und das Befinden, über die Zwecke und weiteren Pläne ergäben? Die aufgefundenen Holzstückchen und Knochen wurden von Richardson u. A. im Museum des Haslar Hospitals unter das Microscop gebracht und die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete der vergleichenden anatomischen Botanik und Zoologie kamen in Anwendung, um zu entscheiden, welchen Erdstrichen die Bäume und Thiere, von welchen sie herrührten, zuzuschreiben seien. Die aufgefundenen Fragmente von Stricken und Segeltuch wurden in Chatham Yard zerlegt und sowohl von Gelehrten als von Werkverständigen technisch geprüft. Aus diesen Untersuchungen entstanden officielle Gutachten, welche mit unzweifelhafter Evidenz feststellten, dafs Abtheilungen der Mannschaft des „Erebus" und „Terror" entweder 1845 oder spätestens 1846 am Cap Riley verweilt und daselbst magnetische Beobachtungen angestellt hatten. Vergl. *Proceedings of Comm. Forsyth . . with observations of Capt. Sir W. E. Parry, Sir John Richardson, Dr. Andrew Clark, Capt. Beechey and Col. Sabine on articles found at Cape Riley which were brought home by Comm. Forsyth.* — Viele Mühe würde erspart oder doch die Gewifsheit des Ergebnisses noch verstärkt worden sein, wenn Forsyth gewufst hätte, dafs vom Capt. Ommanney und Lieut. de Haven auch Zinngefäfse mit Etiketten von Goldner (welchem Letzteren im Jahre 1844 die Lieferung für Franklin übertragen war) aufgefunden waren.

Digitized by Google

Die Spuren der Vermissten auf der Beechey-Insel und am Wellington-Canal.

Capt. Ommanney war am 24. August, nachdem er sich über den Charakter der am Cap Riley und im Süden der Beechey-Insel entdeckten Spuren unterrichtet hatte, weiter gegen Westen zum Cap Hotham gesteuert, wo der letzten Bestimmung des Capt. Austin zufolge das britische Marine-Geschwader wieder zusammentreffen sollte. Diese Operation schlug für ihn ungünstig aus. Er hatte das Mifsgeschick, dort vom Eise umschlossen und für die nächsten beiden Wochen an jeder thätigen Theilnahme für die weiteren Nachforschungen verhindert zu werden. Dem amerikanischen Schiffe „Rescue", welches bis dahin mit ihm war, gelang es, sich einem gleichen Loose zu entziehen und mit seinem Hauptschiffe an der Südküste der Beechey-Insel sich wieder zu vereinigen. Mittlerweile kam Penny, der den Wellington-Canal zum nächsten Ziele sich ersehen hatte, desselben Weges. Sobald er von Lieut. de Haven die überraschende Nachricht der am Cap Riley entdeckten Spuren hörte, war sein Entschlufs auf der Stelle gefasst. Er richtete den Lauf seines Schiffes nach Westen, suchte die „Assistance" mitten im Eise auf, um die erforderlichen Erkundigungen einzuziehen und die aufgelesenen Ueberreste in Augenschein zu nehmen; als er dann am Bord der „Assistance" seiner Sache gewifs geworden, kehrte er mit dem bezeichnenden Ausrufe: „Jetzt werde ich weiter suchen wie ein Bluthund!" *) zu seinen Fahrzeugen zurück und richtete deren Lauf zum Ostrande des Wellington-Canals. Die Stärke und Geschicklichkeit seiner Fahrzeuge bewährte sich auch hier aufserordentlich, obwohl es ihm nicht ohne Anstrengung gelang, aus den ringsum sich ansetzenden Eisbildungen zum Cap Spencer vorzudringen. Von hier aus führte er einen erlesenen Theil seiner Mannschaft auf der Küste nordwärts hin. Bald wurden alte Spuren von Schlitten entdeckt, die am Rande der längs des Ufers sich hinziehenden Kalkstein-Hügelkette zu einer 6 engl. Meilen entfernten Anhöhe führten. Auf

*) Osborn *Stray leaves* p. 102.

Digitized by Google

diesem Punkte, der bei hellem Wetter eine weite Aussicht auf den Wellington-Canal und auf die Westgebiete der Barrow-Strafse eröffnet, war eine Hütte von etwa 10 Fufs im Durchmesser erbaut. Das Innere war mit kleinen Steinen ausgepflastert, die Seitenwände waren von Stein aufgeführt; einige Lücken in der Wand mit Moos oder Papier ausgestopft. Ein kleiner Seitenraum umschloss die Feuerstelle, bei welcher sich noch Ueberbleibsel von Asche und Kohlen, und von Kochapparaten bemerklich machten. Unter einer Anzahl von Zinngefäfsen, deren man schon am Cap Riley entdeckt, trug eines den Namen des Arztes „Mac Donald". Bei weiterem Nachsuchen fand man verschiedenartige Gegenstände, welche nur von den Vermissten herrühren konnten: ein Zeitungsblatt aus dem September 1844, abgenutzte Stricke, zerrissene Handschuhe, Lappen von allerlei Zeug, Knochen, Flügel, Federn und Köpfe von allerlei Geflügel, Stückchen weifsen und beschriebenen Papiers, welches vom Winde zwischen die Steine geweht war. Aber vergebens wurde nach einer von den einst Anwesenden niedergelegten Benachrichtigung gesucht; vergebens erschöpften sich die Suchenden in Wahrscheinlichkeiten über die näheren Umstände, welche diesen Aufenthalt herbeigeführt haben mochten oder über den weiteren Hergang desselben. Anfangs hatte Penny sogar die Muthmafsung *) ausgesprochen, dafs Franklin's Schiffe an irgend einer Stelle mehr nordwärts hinauf im Wellington-Canal verunglückt sein möchten und dafs in Folge dieses Schicksals eine Abtheilung der Vermissten zuerst hier eine Zuflucht gesucht und dann weiter zum Cap Riley sich zurückgezogen habe. Allein jetzt wurde die Beobachtung, dafs die Spuren am Wellington-Canal blos Abfälle von Geflügel als Reste ihrer Mahlzeiten enthielten,

*) Diese damals gehegte Vermuthung ist bei der Rückkehr Penny's nach England im September 1851 Gegenstand einer besonderen Anfrage des Admiralitäts-Amts geworden. Aus der von Penny gegebenen Erklärung sehen wir, dafs dieselbe lediglich aus den Mittheilungen des Capt. Ommanney bei ihm entstanden war und in Folge der von ihm weiter entdeckten Spuren der Vermissten bald nachher von ihm nicht nur aufgegeben sondern auch widerlegt wurde. S. *Letters from Capt. Austin and Capt. Penny relative to the searching expeditions* in den *Parliam. Papers* 1850 a. a. O. p. LVI No. 24 u. 25.

Digitized by Google

— während am Cap Riley auch noch Knochen von Ochsen, Schaafvieh und Schweinen umherlagen — als hinreichend angesehen, um diese Ansicht zu widerlegen *).

Da die beiden Küstenpunkte, an welchen jetzt bestimmte Anzeichen eines Aufenthalts der Vermissten gefunden waren, nur etwa fünf Stunden Weges von einander entfernt lagen, erkannte Penny die Erforschung des Terrains zwischen denselben als nächste Aufgabe. In der Frühe des andern Tages (27. August) steuerte er mit seinen Schiffen südwärts zum Ausgange des Wellington-Canals hinab, und wandte sich zunächst zur Beechey-Insel, welche fast in der Gestalt eines rechtwinklichen Dreiecks mit nordostwärts gekehrter und einwärts geschweifter Hypothenuse dem Südwestende des Landes Nord-Devon vorgelagert ist, oder vielmehr die Südwest-Spitze zu diesem sogenannten Festlande bildet **). Ueber die Oberflächenbildung dieser Insel, welche als natürlicher Mittelpunkt jener beiden Fundorte erschien, beschränken wir uns darauf zu bemerken, dafs ein wilder und zerrissener Höhenzug sich längs des ungefähr eine halbe Meile weit fortlaufenden Südrandes hinzieht, von da in einem rechten Winkel nach Norden zu umbiegt und in geringerer Höhe bis nach der spitzzulaufenden, nordwärts gerichteten Landzunge sich hinauf erstreckt. Dieser Gebirgszug ist augenscheinlich das Gerippe der Insel; er fällt nach Süden und Westen zu mehr steil ab und ist hier nur in sehr geringem Mafse mit Gestadeland bekleidet. An der Westseite macht

---

*) Die officiellen Berichte über den Verlauf und Bestand dieser Auffindungen im 50. Bande der *Parliam. Papers* vom J. 1852 sind kurz und dürftig. Einige nähere Umstände enthalten die bereits erwähnten Protocolle der Untersuchungs-Commission des Admiralitätshofes und die späteren mehr eingehenden Erklärungen von Penny in *Further correspondence and proceedings connected with the arctic expedition* (ebend. p. 112—120), welche auch ein Verzeichnifs der am 27. August 1850 auf der Beechey-Insel aufgefundenen Gegenstände enthalten. Von besonderem Interesse sind die verschiedenen Reisebeschreibungen: Sutherland *Journal of a voyage in Baffin's Bay and Barrow Straits* p. 292—317. Kane *The U. St. Grinnell Expedition* p. 155—169. Osborn *Stray leaves* p. 100—121.

**) Die Leser werden aus der Nebenkarte des unserer Darstellung beigefügten Kartenblattes ein klares Bild der Bildung und Gestalt der jetzt mit so lebhafter Theilnahme betrachteten Beechey-Insel gewinnen.

Digitized by Google

sich nach Süden zu ein Vorsprung bemerklich, der von einer seitwärts heraustretenden, fast isolirten Anhöhe gestützt wird. Dadurch entsteht hier eine im Norden von den Küsten des Inselandes Nord-Devon eingeschlossene Bucht, deren wir unten wieder zu gedenken haben werden.

Als Penny gegen die neunte Morgenstunde des 27. August vor dieser Bucht ankam, traf er daselbst die Schiffe des Capt. John Ross und der Amerikaner *), welche nicht sowohl in Folge eines bestimmten Planes als durch die Wirkungen des Zufalls oder vielmehr durch den Zwang der Bedrängnisse, welchem die Schifffahrt in diesem Meerestheile unterworfen war, sich hier zusammenfanden. Die Wichtigkeit der neuen Kunde führte sogleich zu einer Berathung der drei Befehlshaber, während die übrigen Offiziere des Penny'schen Geschwaders — theils auf seine frühere Weisung hin, theils fortgerissen durch den Erfolg der letzten Ergebnisse — mit einer Anzahl von Seeleuten nach der nahen Küste eilten. Nachdem die Befehlshaber bei jener Zusammenkunft durch Penny über den Stand der Nachforschungen in Kenntnifs gesetzt waren, machte dieser mit der ihm eigenthümlichen Energie Vorschläge zur Lösung der zunächst am dringendsten erforderlichen Aufgaben. Hierbei ging der alte John Ross mit anerkennenswerther Bereitwilligkeit und mit einer Entsagung, die ihm alle Ehre macht, darauf ein, den Capt. Forsyth im Regents-Inlet (wo die drei Befehlshaber ihn auf dem Wege nach Boothia-Land dachten) aufzusuchen, um ihm die Gefahren und Beschwerden seines nunmehr zwecklos erscheinenden Unternehmens zu ersparen **). Lieut. de Haven übernahm es gern, den Spuren der Vermissten an der Ostseite des Wellington-Canals zu folgen und bei dem ersten Aufgehen des Eises den Wellington-Canal hinaufzusteuern. Penny selbst hatte

*) Lieut. de Haven hatte am vorhergehenden Tage einen Versuch gemacht, im Wellington-Canal aufwärts vorzudringen. Er begegnete den Schiffen Penny's, welcher vergebens von diesem Unternehmen abmahnte. Schon beim Point Innes nöthigten ihn dicke Eisschranken, welche dort nach allen Anzeichen seit mindestens drei Jahren den ganzen Canal von einer Seite zur andern versperrt hielten, unabwendbar zur Rückkehr. Kane p. 158. Vergl. de Haven's *Report* vom 4. Oct. 1851.

**) Kane *The U. St. Grinnell Expedition* p. 162.

Digitized by Google

die Beechey-Insel und ihre nächsten Umgebungen im Osten und Norden zum Felde seiner Thätigkeit ersehen *); seine Männer hatten sich, wie wir sahen, inzwischen bereits in Bewegung gesetzt, um dort die Auskundschaftung zu beginnen.

Diese Berathungen wurden zuletzt plötzlich durch die Meldung unterbrochen, dafs ein Mann des Penny'schen Geschwaders vom Strande der Insel her in vollem Laufe und unter den Anzeichen einer überraschenden Nachricht zurückkehrend erblickt werde. Alsbald brachte der ergreifende Ruf: „Gräber! Capitain Penny, Gräber! Franklin's Winterquartiere!" die Befehlshaber in die lebhafteste Bewegung. Auf's Höchste gespannt und erwartungsvoll machten sie sich sogleich auf; wie im Wettlauf schritten sie in der Mitte ihrer Seeleute und Matrosen über das Eis gegen die düstern Klippen dahin. Kaum hatten sie den Rücken der dort vorgestreckten Kalksteinhügel überklommen und das jenseitige im Süden und Westen von Felshöhen umzogene Strandgebiet erreicht, als sie sich wie mit einem Zauberschlage in die Mitte der sichtbar verfallenden Ueberreste verschiedener Arbeiten und Thätigkeiten versetzt sahen, welche vor wenigen Jahren diesen öden unwirthlichen Boden auf eine Zeit lang belebt hatten. Zahlreiche Schlittenspuren und Fufswege durchkreuzten sich in allen Richtungen. Jene Goldner'schen Zinngefäfse, deren bis dahin nur einzelne zerstreut gefunden waren, lagen an einer Stelle zu Hunderten reihenweise aufgeschichtet. Nicht weit davon wurde aus den zerstreut umherliegenden Splittern und Sägespänen der Arbeitsplatz der Holzarbeiter entdeckt. An einer anderen Stelle war ein fast drei Fufs hoher Amboſsblock stehen geblieben, und ringsum bekundeten Steinkohlenreste, Abfälle von Schmiedearbeit, Eisenspäne und allerlei Trümmer von Eisengeräth die einstmalige Thätigkeit von Amboſs und Hammer. Ein ovales Fleckchen Landes von nur 7 Fufs Länge,

*) Penny's Bericht vom 12. April 1851 in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. L, p. XLVII: „*Having consulted with Capt. de Haven and Sir John Ross, it was agreed that the former should despatch a party to continue the search northward along the east coast of Wellington Channel, while I explored the coast to the eastward.*" — Dem widerspricht Kane p. 161: „*He himself* (Penny) *would take the western search*", dessen Angabe diefsmal wohl nach der obigen Quelle zu berichtigen sein dürfte.

Digitized by Google

zierlich mit Moos eingefasst, bezeichnete die kümmerlichen Ueberreste eines Gärtchens, in welchem einst antiscorbutische Kräuter angebaut und daneben Lichenen, Mohnblumen und Anemonen aus den von freundlicheren Zonen herbeigebrachten Samenkörnern oder Pflanzen aufgeblüht waren. Näher nach dem Strande zu stand eine Anzahl von Fässern — es waren Schiffstonnen, die man nach Matrosenbrauch in der Mitte durchschnitten und dadurch in eine doppelte Anzahl offener Gefäfse verwandelt hatte — bei den noch kenntlichen Ueberresten von Waschhäusern und Waschzelten. Etwas weiter aufwärts trat eine umfassendere Anlage *) von 61½ Fufs Länge und 50 Fufs Breite hervor, die mit augenscheinlicher Planmäfsigkeit entworfen und nicht ohne einen beträchtlichen Aufwand von Arbeitskräften aufgeführt war. Sowohl jene äufseren Umfassungswälle von 4 Fufs Dicke und 5 Fufs Höhe, als auch die im Innern aufgeführten Scheidewände enthielten deutliche Spuren und selbst noch Ueberbleibsel der Sparren, welche einstmals die Ueberdachung getragen hatten. Eine Abtheilung dieser Räume war offenbar als eine Art von Magazin benutzt; an einem besonders abgehegten Platze fanden sich noch einige, zum Theil sogar nicht völlig ausgeleerte Kohlensäcke; daneben mochten Mundvorräthe aufbewahrt worden sein, auf deren Vermehrung Franklin während seines Aufenthalts auf den Walfisch-Inseln und in der Melville-Bai so angelegentlich bedacht gewesen ist. Zugleich hatte diese Anlage einen Vereinigungspunkt für verschiedene Werkstätten dargeboten; man entdeckte innerhalb derselben Feuerstellen, und die in einer Ecke aufgehäuften Holzreste zeigten, dafs Tischler oder Zimmerleute mit Axt, Hobel und Säge gearbeitet hatten. Neben diesen und anderen auf den persönlichen Verkehr und Lebensbedarf hinweisenden Vorrichtungen fehlten auch die Spuren einer höheren, wissenschaftlichen Thätigkeit nicht; an einer im Innern mit Vorbedacht ausersehenen, gegen die Einwirkungen der arktischen Wetter möglichst geschützten Stelle entdeckte man die Einfassung eines kleinen, länglich-runden Zeltraumes, an welchem die Lage und Aufstellung einzelner Steine deutlich den früheren Standort für astronomische und meteorologische Instrumente erkennen liefsen.

*) Eine Abbildung der Umrisse giebt Osborn p. 108.

Digitized by Google

Wie eindrucksvoll und überwältigend der Anblick dieser Spuren und Ueberreste auch sein musste, sie traten doch in der Betrachtung eine Weile zurück, als die Suchenden zu den drei Gräbern kamen, die sich an einer sinnig gewählten Stelle gleichsam zu einem kleinen Friedhof an einander schlossen und mitten unter jenen bereits hinschwindenden Zeugnissen des alltäglichen Wirkens durch die höhere Weihe ergreifender und erhebender Anschauungen ausgezeichnet erschienen. Tiefe Wehmuth erfüllte die Brust der Seemänner, indem sie sich an dieser Stätte sammelten und die noch überdauernden, in der Erinnerung unvergesslichen Denkmale des einstmaligen vorübergehenden Aufenthalts der Vermissten umstanden. Ein nach Osten gerichteter, den Strahlen der Morgensonne erreichbarer Abhang, von welchem aus man durch eine Schlucht die Klippen des Vorgebirges von Riley erblickte, trug diese drei Grabhügel. Sie waren an den Seiten mit Steinplatten belegt, am Kopf- und Fufsende mit eichenen Brettern eingefasst. In ihrer schmucklosen Einfachheit erinnerten sie an die Grabmäler auf alten englischen Dorfkirchhöfen. Die Gefährten der Bestatteten waren mit treuer Sorgfalt darauf bedacht gewesen, den Grabhügeln eine ernste Sauberkeit zu verleihen und sie auf eine Reihe von Jahren gegen die zerstörende Wirkung der Elemente zu sichern. Mit rauhen Händen aber mit bewegtem Herzen waren diese Denkmale bereitet*); keine übel angebrachte Verzierung, keine mifslungene Phrase störte den wohlthuenden Eindruck der Innigkeit, der erhebenden Andacht. Einer der Begrabenen gehörte der Mannschaft des „Terror", zwei der des „Erebus" an. Vorzüglich wollte man in den Inschriften auf den Kopfbrettern der letzteren beiden den Stempel des Gemüths und Sinnes wieder erkennen, in welchem Franklin lebte und waltete**).

*) Unter den verschiedenen Berichterstattern hat vorzugsweise Osborn p. 111 den Gräbern auf der Beechey-Insel eine näher eingehende Schilderung und Betrachtung gewidmet.

**) Osborn p. 112: *„I thought I traced in the epitaphs over the graves of the men from the „Erebus" the manly and Christian spirit of Franklin. In the true spirit of chivalry, he, her captain and leader, led them amidst dangers and unknown difficulties with iron will stamped upon his brow, but words of meekness, gentleness, and truth were his device."*

Digitized by Google

Die Inschriften der drei Gräber lauteten wie folgt*):

Sacred
TO THE
MEMORY
OF
W. BRAINE, R. M.,
H. M. S. EREBUS,
Died April 3, 1846,
AGED 32 YEARS.
„Choose ye this day whom ye will serve." — Joshua, c. 24. Part of 15 v.

Sacred
TO THE
MEMORY OF
JOHN HARTNELL,
A. B. H. M. S. EREBUS,
Died Jan. 4th, 1846,
AGED 25 YEARS.
Haggai, c. I. v. I.
„Thus saith the Lord of Hosts, Consider your ways."

Sacred
TO
THE MEMORY OF
JOHN TORRINGTON,
WHO DEPARTED
THIS
LIFE JANUARY 1ST,
A. D. 1846,
ON BOARD OF
H. M. S. TERROR,
AGED 20 YEARS.

Die Urkunde dieser Grabschriften ist bis jetzt die letzte und für das Jahr 1846 die einzige schriftliche Quelle zur Geschichte der Franklin'schen Expedition geblieben. In ihnen allein ist das ausdrückliche Zeugnifs der Thatsache enthalten, dafs Gefährten Franklin's den ersten Winter nach ihrer Abreise aus England an dem Strandgebiete der Beechey-Insel ihr Winterquartier aufgeschlagen und dafs sie mindestens bis zum Frühjahr 1846 dort verweilt haben. Die Namen, welche in den Inschriften genannt werden, finden sich gleichlautend in den Schiffslisten wieder. Einer von ihnen verstarb nach Aussage der Grabschrift „am Bord des Schiffes Terror"; daraus ist gewifs, dafs dieses Schiff sich in der Nähe befand. Zwei Seemänner vom Commandeur-Schiff „Erebus" ruhen an seiner Seite; daher ist es kaum anders anzunehmen, als dafs auch die beiden Schiffe neben einander vor Anker lagen. Selbst über den Ort, welchen Franklin ihnen zum Ankerplatz angewiesen, herrschte unter den anwesenden Befehlshabern und Offizieren nur Eine Meinung. Die Bai, welche sich zwischen Nord-Devon und der Beechey-Insel hineindrängt, gewährte einen überaus sichern und bequemen Hafen, in welchem die Schiffe sowohl gegen die herumtreibenden Eisblöcke geschützt als auch aufser der Gefahr waren, bei einer plötzlichen Bewegung in den Eismassen fortgerissen zu werden**). Auf beiden Küsten-

*) Nach Sutherland, der Vol. I p. 305 seiner Reisebeschreibung eine Art Abbildung der Kopfbretter mit den Inschriften giebt. Vgl. Kane p. 163, Osborn p. 112, Markham p. 63 u. s. w.

**) Osborn sagt in seiner veranschaulichenden Weise: *„Franklin's*

Digitized by Google

seiten im Norden und Süden wurden Wegweiser gefunden, die unverkennbar dazu gedient hatten, bei Schneestürmen und finsterem Wetter zum Standort der Schiffe zu leiten; aus der Ueberzeugung, dafs die Schiffe Erebus und Terror hier und an keiner andern Stelle, zu Winterhäusern eingerichtet, vor Anker gelegen hatten, ist damals der Name „Erebus- und Terror-Bai" entstanden.

Die vergleichende Ueberschau der verschiedenen Anlagen und Vorrichtungen auf der Beechey-Insel ergab eine planmäfsige Anordnung und regelrechte Leitung für die verschiedenen Geschäftszweige. Vermuthungen eines gewissen Wohlbefindens der Mannschaft liefsen sich als wahrscheinlich begründen. Die überall sichtbaren Anzeichen von Arbeit, Thätigkeit und Bewegung, — die aufgefundenen Spuren von Jagdstreifzügen und Uebungen im Scheibenschiefsen, — die Schlittenzüge, welche systematische Erkundungs-Expeditionen nach allen Richtungen hin erkennen liefsen, — die Pflege des Gärtchens und der astronomischen Beobachtungen hielten den Gedanken fern, dafs die Mannschaften hier von schweren Leiden heimgesucht wären. Die Ereignisse dreier Todesfälle unter 138 Männern im Laufe eines arktischen Winters konnten um so weniger als ein ungünstiges Zeichen angesehen werden, da zuverlässig diese Verluste an Menschenleben während eines mindestens achtmonatlichen Aufenthalts die einzigen waren und daher verheerende Seuchen nicht statt gehabt hatten.

Penny sandte desselben Nachmittags (27. August) eines seiner Böte zum Cap Riley, um die dortigen Spuren weiter zu verfolgen. Die erste Fernsicht dieses Bootes erregte auf dem erst jetzt vom Lancaster-Sund herankommenden Schiffe des Capt. Austin, der bei seinen Nachforschungen von der Ponds-Bai her so lange zurückgehalten war und von den Entdeckungen der letzten Tage noch keine Kunde hatte, die eigenthümlichsten Ahnungen*). Die

---

squadron lay . . far and effectually removed from all risk of being swept out of the bay, which, by a bye, from the fact of the enclosed area being many times broader than the entrance of the Erebus and Terror Bay, was about as probable as any stout gentleman being blown out of a house through the keyhole."

*) Sutherland p. 311: „*I am certain it occurred to some of the officers that there were among us persons belonging to the missing ships.*"

Digitized by Google

Mannschaft dieser Schiffe vermuthete Penny noch im Jones-Sund; sie mochte sich zur Zeit eher einer Begegnung mit den Vermissten als mit einem Boote des Schiffes „Lady Franklin" versehen. — Sobald Capt. Austin hierauf von den überraschenden Nachrichten des entdeckten Winteraufenthalts in Kenntnifs gesetzt war, liefs er den Lauf seiner Schiffe nach jener Bai richten, in welcher die Fahrzeuge von Penny, Capt. John Ross und de Haven bereits vor Anker lagen und gab derselben, indem sie nun Fahrzeuge sämmtlicher Geschwader vereinigte, den bezeichnenden Namen „Unions-Bai".

Am 28. August und den folgenden Tagen wurden die Nachsuchungen auf der Beechey-Insel von den Mannschaften der verschiedenen Geschwader auf's Emsigste fortgesetzt. Niemand vermochte es sich als möglich zu denken, dafs Franklin den Schauplatz seines Winteraufenthalts verlassen haben sollte, ohne irgend eine Benachrichtigung über seine Ankunft, über die bisherigen Resultate seiner Forschungen, über seine Begegnisse, Schicksale und weiteren Pläne niederzulegen. Auf dem höchsten Gipfel der Insel, der nach allen Seiten weithin sichtbar über der am Südrande sich hinziehenden Bergkette emporragte, hatte ein unzweifelhaft von Franklin's Männern errichteter Steinhaufen schon aus der Ferne die Aufmerksamkeit der Herbeikommenden auf sich gezogen. Hierher richteten nach einander Capt. Ommanney, Penny, Capt. John Ross und Lieut. Cator ihre Schritte; der Steinhaufen wurde von ihnen abgetragen und wieder aufgerichtet, der Boden zwölf Fufs in der Runde aufgegraben, aber alles Suchen nach einer von den ersten Erbauern niedergelegten schriftlichen Urkunde war vergebens *).

*) S. die von Penny auf Erfordern des Admiralitäts-Amts gegebene schriftliche Erklärung *Parliam. Papers* Vol. 50. *Arctic Exped. Further correspondance and proceedings* p. 113 und die Nachrichten der einzelnen Berichte und Reisebeschreibungen. Osborn (*Stray leaves* p. 113) wurde bei dem Besuch dieses Punktes durch eine über alle Erwartung ausgedehnte Fernsicht überrascht: im Nordwesten öffnete sich der Blick auf das grofse Inselland Cornwallis vom Cap Hotham und der Griffiths-Insel aus viele Meilen weit; südwestwärts zeigte eine dunkle Masse das Cap Walker an; vom Cap Bunny her liefsen sich die Umrisse des Südrandes der Barrow-Strafse deutlich in ihrer östlichen Richtung verfolgen. Die Leopolds-Insel

Digitized by Google

Auf der ganzen Insel wurde der Boden an jeder Stelle, wo irgend niedergelegte Nachrichten sich vermuthen liefsen, mit Karst und Spaten durchwühlt. Die aufgeschichteten Zinngefäfse waren von den Vermissten für irgend einen Zweck — vielleicht um als Ballast zu dienen — mit Kies und kleinen Steinen angefüllt; sie wurden alle ausgeleert, aber nirgends ergab sich auch hier eine schriftliche Kunde. Vergeblich wurden die inneren Räume und die äufseren Umgebungen des Vorrathshauses, die Werk- und Arbeitsstätten, das Gärtchen, das Erdreich nahe bei den Grabstätten aufgegraben. — So suchten die Mannschaften anfangs mit der belebenden Zuversicht des unfehlbaren Gelingens, dann mit allmählig immer mehr sinkenden Hoffnungen, bis sie zuletzt an jedem Erfolge verzweifelten! — Auch der Gedanke, die Gräber zu öffnen, blieb nicht fern; die Befehlshaber konnten sich jedoch nicht entschliefsen, diesem Vorschlage Folge zu geben: die Pietät oder die feierliche Stimmung, welche der Anblick dieser Denkmale einflöfste, widerstrebte einem solchen Verlangen *). Aber diese Ausnahme blieb auch die einzige. — Es war eine unerklärliche Beobachtung, dafs die Aufenthaltsorte oder Sammelplätze für Schiefs- und Jagdpartien, dafs alle die zahlreichen Felswände, welche doch Anwesenden oder Besuchenden die Gelegenheit, ihre Namen oder

---

erschien „lächerlich" nahe (*ridiculously close — to use a seaman's term, it appeared as if a biscuit might have been tossed upon it*); dahinter thürmte sich die Klippe des Cap Clarence gleich Wällen empor. In Folge der wunderbaren Klarheit und Helle der arktischen Atmosphäre, welche durch die Refraction noch gehoben wurde, dehnte sich die Aussicht so umfassend aus, dafs Osborn seinen Augen kaum traute, bis er sich mit seinen Begleitern von der Wirklichkeit des Anblickes unwiderleglich überzeugte.

*) Sutherland p. 316 spricht die Ueberzeugung aus, dafs die Leichen noch unverwest sein mufsten, da die Bestattungen zur Zeit strenger Kälte stattgefunden hatten, und die Wirkungen der Sonne selbst während der heifsesten Sommer nicht einen Fufs tief in das Erdreich eindringen. R. C. Weld hat in einer am 27. Oct. 1853 am Westminster Literary and Mechanics Institute gehaltenen (bis jetzt nicht gedruckten) Vorlesung erwähnt, dafs Capt. Inglefield, der in den Jahren 1852 und 1853 die Beechey-Insel besuchte, die Gräber öffnen liefs und zu dem Ergebnifs gelangte, dafs keiner der drei Männer am Scorbut verstorben sei (s. *Daily News* 28. Oct. 1853).

Digitized by Google

Reminiscenzen aller Art anzuschreiben, so nahe legten, diefsmal keine Inschrift und keine Spur einer menschlichen Hand zeigten*). Und doch war vorzugsweise die ganze innere Seite und das Strandgebiet der kleinen Beechey-Insel beinahe überreich an den mannichfaltigsten Ueberbleibseln, welche das Interesse der Suchenden auf's Lebhafteste reizten und oft die wehmüthigsten Betrachtungen weckten, wie wenig sich auch daraus Folgerungen über die Schicksale und Erfahrungen der Vermissten herleiten liefsen**). Dahin gehörten einige Papierblätter, die das Spiel der Winde nach verschiedenen Richtungen verstreut hatte, darunter ein Blatt mit astronomischen Berechnungen, welches Kane auffand und an sich nahm; — einzelne Stücke eiserner und hölzerner Geräthschaften oder Gefäfse; — einige mehr oder weniger abgenutzte Kleidungsstücke, darunter eine Art Ueberrock, der aus einer Filzdecke mit Baumwollen-Garn ganz roh und kunstlos zusammengenäht war; — altes Segeltuch von verschiedenen nicht unbeträchtlichen Quantitäten, z. B. einmal 10 Stück im Betrage von 30 bis 35 Ellen, ein ander Mal 8 Stück mit dem Zeichen „Terror", aufserdem noch verschiedene kleine Fragmente; zahlreiche Reste von Schiffstauen, Seilen und Stricken, hin und wieder nicht ohne Belang und noch in nutzbarem Zustande. An einigen Stellen war das Erdreich zum Suchen nach Quellwasser ausgehöhlt. Ein Graben am Waschhause enthielt die gefrorenen Ueberreste des Wassers, welches von den Vermissten zum Waschen benutzt war; Osborn fand ein paar Caschmir-Handschuhe, welche zum Trocknen ausgelegt und am Handende mit einem Steine bedeckt waren, damit sie nicht vom Winde verweht würden; ein Anderer fand einen Schlüssel. Der Anblick aller dieser Gegenstände vermochte nicht, das heifse Verlangen nach einem näheren urkundlichen Aufschlufs zu stillen, geschweige denn zu befriedigen; im Gegentheil, die Räthsel und Fragen mehrten sich angesichts der Ueberbleibsel. Allein umsonst waren alle An-

*) Osborn a. a. O. p. 115 *„by some fatality, the proverbial love for marking their names, or telling their tales, on every subject, which I have ever found in seamen, was here an exception."*

**) Penny hat ein detailirtes Verzeichnifs der von ihm und seinen Leuten aufgefundenen Gegenstände aufgestellt, welches in den *Parliam. Papers* 1852, in der zuletzt angef. Abth. p. 120, abgedruckt ist.

Digitized by Google

strengungen. Ohne Erfolg wurde die Nordküste der Insel von den Küstenniederungen bis zu den Gipfeln der Berge im Süden und Westen immer von Neuem durchstreift, umsonst wurden auf dem klippenvollen Gestade am jenseitigen Ufer der Erebus- und Terror-Bai die Schlittengeleise aufgesucht und weiter verfolgt: nirgends trafen die Forschenden ein lebendiges Wort; aber jene armseligen Ueberreste wiederholten sich überall. Capt. Penny machte am 29. August einen vergeblichen Versuch, mit seinem Schiffe zu dem Geschwader des Capt. Ommanney hindurchzudringen, der mit demselben immer noch am Cap Hotham vom Eise eingeschlossen lag. Er mufste sich begnügen, das Boot mit einigen seiner Leute abzuschicken, denen es zuletzt nicht ohne Gefahr gelang, über das Eis sich den Weg zu bahnen und die Nachricht von den wichtigen Ergebnissen der letzten Tage zu überbringen. Am folgenden Tage kehrten diese Männer mit der Botschaft zurück, dafs die Mannschaft Ommanney's einen Theil der Landschaft am Westrande des Wellington-Canals (Cornwallis-Land) ausgekundschaftet hatte, ohne Spuren der Vermissten zu finden.

Als die Befehlshaber nach und nach erkannten, dafs alle ihre Nachforschungen ohne Erfolg blieben, entstand eine Reihe von Fragen, die für die weiteren Schritte ihrer Unternehmungen von der höchsten Bedeutung waren, bei deren Beantwortung aber, in Folge der Vieldeutigkeit und Unsicherheit der Anhaltspunkte, die Meinungen und Urtheile weit auseinander gingen. Vergebens gaben sie sich den Eindrücken hin, welche der Schauplatz des Winteraufenthalts jetzt nach vier Jahren unwillkürlich hervorrief, vergebens suchten sie aus einer Ueberschau von verschiedenen Standpunkten auf den Gedankenkreis und die Pläne der Verschwundenen zu kommen; vergebens starrten sie auf die Felsenklüfte, in welchen jene verweilt; vergebens wünschten sie, dafs die verfallenen Behausungen reden möchten; dafs der Boden, auf welchem sie jetzt voll Zweifel und Sehnsucht umherirrten, durch ein Zeichen verkünde, wohin sie sich wenden sollten! Es wurde wohl gesagt, die Vermissten möchten bei ihrer Abreise gedacht haben, dafs in den Grabdenkmälern und deren Inschriften ein hinlängliches Zeugnifs ihres Verweilens zurückbleibe; über die Richtung und das nächste Ziel ihrer Weiterfahrt hätten sie sich ja doch im Voraus

Digitized by Google

auf keine Weise erklären können, da hierbei Alles von nicht vorher zu berechnenden Umständen abhängig blieb; was sie darüber vor ihrer Abfahrt mittheilen mochten, hätte daher diejenigen, die etwa später nach ihnen suchten, gar leicht irre leiten müssen *). Allein gegen diese Argumentation liefs sich mit Recht geltend machen, dafs Franklin doch unter allen Umständen und um so dringender sich verpflichtet fühlen mufste, über die bisherigen Erlebnisse und Erkundungen Nachricht zu geben, je dunkler die Zukunft seiner Unternehmung ihm erschien. —

Von Vielen ist schon damals die Vermuthung gehegt, dafs Franklin in der Eile seiner Abfahrt versäumt haben könnte, eine solche Nachricht niederzulegen. Sie machten darauf aufmerksam, dafs so manche Anzeichen auf einen unerwarteten und plötzlichen Aufbruch hinwiesen. Unter den aufgefundenen Gegenständen schienen manche mit Absicht zurückgelassen zu sein, um jeden Aufwand von Zeit zu vermeiden, z. B. die Zinngefäfse, deren sich wohl gegen tausend zusammenfanden, der Amboſsblock, die verstreuten Ueberreste von Holz und Eisen **). Andere waren offenbar lediglich übersehen oder vergessen, z. B. eiserne Klammern, ein Stück Kupferblech, einige gröfsere Stücke Segeltuch, die Kohlensäcke, ein paar beträchtlichere Reste von Tauen, einzelne Kleidungsstücke. — Allein die Ueberzeugung, dafs diefs Zurücklassen sich nur durch die verwirrende Hast eines unerwarteten Aufbruchs zur Weiterfahrt erklären könnte, wurde doch keineswegs von Allen getheilt. Der oberste Führer der Geschwader, Capt. Austin, hat sich in dieser Beziehung selbst widersprochen ***) und auf jeden Fall sind auch

*) Diefs ist u. A. angeführt Sutherland p. 308.

**) Diese Gegenstände hätten noch nützlich und brauchbar werden können; aber von besonderem Werthe waren sie nicht. R. C. Weld hat (a. a. O.) u. A. angeführt, dafs die Zahl der Zinngefäfse auf dem „Erebus“ und „Terror“ gegen 24,000 betrug; es konnte daher unter Umständen kaum der Mühe werth scheinen, die verhältnifsmäfsig geringe Zahl jener Zinngefäfse, deren Inhalt während des Aufenthalts auf der Beechey-Insel consumirt zu sein scheint, wieder einzuladen.

***) Capt. Austin sprach sich gegen Osborn (vergl. dessen *Stray leaves from an arctic journal* p. 109—10) auf's Bestimmteste dahin aus und überzeugte ihn auch, dafs dergleichen Ueberbleibsel nach dem Winteraufenthalt einer solchen Expedition in der Regel sich vorfänden. — In seinen officiellen

Digitized by Google

Betrachtungen solcher Art als unzulänglich erkannt, das Räthsel zu lösen, dafs ein so umsichtiger und erfahrener Seemann wie Franklin seine gefahrvolle Reise von hier aus fortgesetzt haben sollte, ohne den später Ankommenden irgend eine Benachrichtigung zurückzulassen.

Daher ist von Anderen die Meinung ausgesprochen, dafs eine solche Benachrichtigung wirklich vorhanden aber nicht aufzufinden gewesen sei. Die Flaggenstange, welche zur Bezeichnung der Stelle, an welcher man sie eingrub, aufgepflanzt wurde, möge von den furchtbaren arktischen Wettern ausgerissen, in den Abgrund geworfen, oder von Bären, die dort hausen, niedergerissen und sogar verschleppt sein. Diese letztere Meinung ist indefs bei denjenigen, welche damals die Nachsuchungen angestellt, geleitet oder beobachtet haben, auf den lebhaftesten Widerspruch gestofsen; sie alle bestehen fest auf der Meinung, dafs ein solches Document, wäre es wirklich vorhanden, ihnen nicht hätte entgehen können.

Ueber den Verlauf der Franklin'schen Expedition bis zu diesem Punkte sind allerlei Vermuthungen gehegt und ausgesprochen, die zum Theil auf anderweiten Ansichten und Vorurtheilen beruhen und daher weit auseinander gehen. Wenn wir die Instructionen Franklin's als einen leitenden Faden im Auge behalten, so dürfte sich Folgendes als wahrscheinlich begründen lassen. Es läfst sich wohl annehmen, dafs die Schiffe „Erebus" und „Terror", nachdem sie am 26. Juli 1845 die Ueberfahrt von Melville-Bai zum Lancaster-Sund angetreten hatten, bei den günstigen Schifffahrtsverhältnissen dieses Jahres schon mit dem Anfange des August in der Barrow-Strafse ankamen. So konnten sie in der ersten Hälfte des Monats August bis zum Cap Walker vordringen, um dort auf dem ihnen vorgeschriebenen Wege nach der nordwestlichen Durchfahrt zu suchen. Wenige Tage waren hinreichend, um Franklin zu überzeugen, dafs hier undurchdringliche Eismassen die Durchfahrt, den Ausgang zur Behrings-Strafse, verschlossen hielten. Unter diesen Umständen lag es allerdings am nächsten,

---

Berichten sagt Austin dagegen unverholen: „*there was circumstantial evidence sufficient to prove that its* (d. h. der Franklin'schen Expedition) *departure was somewhat sudden.*"

Digitized by Google

bei der Melville-Insel nach einer Durchfahrt zu suchen; aber dieſs wäre gegen die Weisung der Instruction gewesen *). Franklin hätte eine schwere Verantwortung auf sich geladen, wenn er den ausdrücklichen Warnungen, die ihm gegeben waren, zuwider gehandelt hätte. Daher blieb ihm nichts übrig, als sich nordwärts zu wenden, und er konnte füglich bereits gegen Ende des Monats August in die später sogenannte „Erebus- und Terror-Bai" eingelaufen sein. Dieser Zeitpunkt gab ihm Gelegenheit, zum 29. August — einem Tage, der für sämmtliche, auf den verschiedensten Theilen der Erde begründete Observatorien zu Beobachtungen über Erdmagnetismus festgesetzt war — die geeigneten Vorbereitungen am Cap Riley zu treffen, deren Spuren am 23. August 1850 von Ommanney entdeckt wurden. Da die Schifffahrtszeit des Jahres 1845 hierauf zu Ende ging, konnte Franklin auf Grund der ihm ertheilten Instruction kaum anders, als die Weiterfahrt im Wellington-Canal zum kommenden Jahr verschieben, und auf der Beechey-Insel sein Winterlager aufschlagen; es blieb ihm nichts übrig, als die Küsten seiner Fahrstrafse so viel als möglich zu erkunden. In der That wird durch den Augenschein bestätigt, dafs dieſs von ihm geschah. Das von Penny jenseit des Point Innes entdeckte Haus auf der Höhe scheint zum Zweck der Beobachtung des Wellington-Canals errichtet zu sein, und die amerikanische Mannschaft hat bis gegen das Cap Bowden hin noch Schlittengeleise der Vermissten entdeckt. Ohne Zweifel sehnten sich Franklin und seine Gefährten, nachdem der Winter vorübergegangen war, nach dem Aufbruch des Eises, um ihre Fahrt fortzusetzen. Es ist nicht unmöglich, dafs schon früh im Jahre ein plötzlicher günstiger Umschlag des Wetters, wie er in jenen Gegenden nicht selten ist **), den Entschlufs zum schleunigen Auf-

*) S. oben S. 30 No. 6.

**) Parry hat in der am 26. Septbr. 1853 zu Lynn gehaltenen Rede, deren wir unten noch zu gedenken haben werden, unter Anderem gesagt: „Man kann sich keinen stärkeren Unterschied denken, als den einer günstigen und ungünstigen Jahreszeit; die plötzlichen Veränderungen in den Eismassen jener Gegend gehen über alle Vorstellung. Zwei bis drei Tage war ich vom Eise dicht umschlossen und konnte kaum so viel Wasser entdecken, dafs eine Flasche hätte darin schwimmen können, und 24 Stunden

Digitized by Google

bruch hervorrief, und dafs dann zur höchsten Ueberraschung die Stimme des Befehlshabers zur Abfahrt ertönte. Es galt keine Stunde zu versäumen, um der günstigen Aussicht wahrzunehmen. Ein plötzlicher Rückschlag konnte die Strafse zu dem eisfreien Meer im höheren Norden des Wellington-Canals, welches schon längst aus der Ferne erblickt, aber bisher nicht erreichbar gewesen war, von Neuem verschliefsen. Hatte man nur die Strecke bis dahin glücklich überwunden, dann war ein freies Fahrwasser nach Westen gewonnen. Es entsteht die Frage: Sollte in einem solchen Augenblicke der plötzlichen Befreiung aus dem nach und nach ermüdenden Winterlager übersehen sein, wie wichtig es war, eine urkundliche Nachricht über die bisherigen Erfahrungen und Aussichten niederzulegen? *). — Der Zeitpunkt, in welchem Franklin von der Beechey-Insel fortsegelte, bleibt demnach höchst ungewiss. Penny hat zwar ausgesagt, dafs die Abfahrt erst gegen Ende des Monats August erfolgt zu sein scheine, — er beruft sich auf den Zustand des Eises, auf die hin und wieder tief eingeschnittenen, mithin auf Thauwetter hinweisenden Schlittenspuren, auf die Pflege der Sommerblumen in dem kleinen Gärtchen; — aber alle diese Momente sind offenbar unzureichend, eine entschiedene Ueberzeugung zu begründen.

Begegnisse und Unternehmungen der Geschwader im Herbst. — Die Winterquartiere 1850—51.

Nachdem das Terrain des Winteraufenthalts der Vermissten nach allen Richtungen und in jeder Beziehung hinlänglich erforscht war, erkannten die Befehlshaber der in der Unions-Bai vereinigten Geschwader, dafs es nunmehr ihre Aufgabe sei, die Nachsuchungen auf andere Gebiete hinüberzutragen. Jetzt galt es,

---

später war nicht das geringste Ueberbleibsel von Eis mehr zu sehen. Niemand vermag zu sagen, wie das kommt."

*) Hierüber sind besonders die Bemerkungen von Kane p. 169 zu vergleichen.

Digitized by Google

alle Hülfsmittel und Kräfte einzusetzen, ob ihnen vielleicht gelingen möchte, in entlegeneren Gegenden die Aufschlüsse zu erlangen, welche die kleine Beechey-Insel und deren Umgebung allen ihren Anstrengungen und Bemühungen versagte. Das Wetter war in den Tagen jener wichtigen Entdeckungen fast unausgesetzt unfreundlich und stürmisch gewesen; oft sahen sich die Suchenden von Nebel und Schneegestöber dicht umfangen; der Himmel war durchgehends von dem unaufhörlich dahintreibenden Gewölk verhüllt; nur sehr wenige sonnenhelle Stunden hatten eine Aussicht auf die starren Landschaften und auf die mit Eis erfüllten Meerestheile der Umgegend eröffnet. Hätte es solcher Umstände und Anschauungen damals nicht bedurft, um die Mannschaften in eine trübe und mifsmuthige Stimmung zu versetzen, so nahm diese vollends überhand, als sie sich zuletzt durch furchtbare Stürme und Unwetter noch bis zum 5. September in der Unions-Bai gleichsam festgebannt sahen, während unzählbare Schwärme wilden Geflügels, welche vom höheren Norden herab nach südlichen Gegenden zogen, den mit schnellen Schritten herannahenden arktischen Winter unzweideutig verkündigten *). Auch während dieser sturmvollen und düstern Tage, welche entferntere Ausflüge unmöglich machten, wurden die Besuche der auf alle Zeit so denkwürdigen Beechey-Insel noch unablässig, aber ohne einen namhaften Erfolg wiederholt.

Der 5. September brachte den Geschwadern endlich die lange ersehnte Ueberraschung nicht allein eines günstigen Fahrwetters, sondern auch eines fast ganz wolkenlosen Horizonts. Alsbald setzten sie sich in Bewegung: Capt. Austin nach dem Cap Hotham zu, um sich mit den Schiffen des Capt. Ommanney, von welchen er seit seiner Abfahrt vom Cap York (also fast 3 Wochen!) getrennt war, wieder zu vereinigen; Capt. Penny, um noch den letzten Versuch zu machen, ob es ihm vielleicht gelingen könnte,

*) Auch bei den Seethieren machte sich der Zug nach südlicheren Gegenden bemerkbar; namentlich wurden die sogen. weifsen Walfische (*white whales*) auf demselben in einer das höchste Erstaunen erregenden Anzahl gesehen (vgl. z. B. Osborn p. 123 f. und besonders Sutherland p. 325, der naturgeschichtlichen Beobachtungen eine grofse Aufmerksamkeit widmet und von Petersen manche interessante Aufschlüsse erhielt.

Digitized by Google

im Wellington-Canal eine Fahrstrafse nach Nordwesten zu finden. Nach einigem Bedenken folgte auch Capt. John Ross mit seinem Schiffe „Felix", indem er das Fahrzeug „Mary", welches durch Beisteuern sämmtlicher Geschwader, auch des Amerikanischen, mit den erforderlichen Vorräthen ausgestattet war, — Alle sahen ein, wie sehr es ihnen zu Statten kommen konnte, bei einem etwaigen Unfall in den unbekannten Zonen, nach welchen sie jetzt ihren Lauf richteten, eine solche Zuflucht gesichert zu sehen — einer früheren Verabredung zufolge als Reserveschiff in der Unions-Bai zurückliefs.

Lieut. de Haven war schon am 28. August von der Beechey-Insel den Wellington-Canal hinaufgesegelt. Seinem Wahlspruch*) getreu liefs er sich die erste Wahrnehmung der allem Anscheine nach mindestens dreijährigen Eisdecke, welche den ganzen Canal dort überdeckte und schon am 26. seiner Fahrt ein Ziel gesetzt hatte, noch nicht genügen: er unternahm es noch einmal, sie zu durchsetzen; er wollte Alles aufbieten, um jenes unerforschte hohe Polarmeer zu gewinnen, welches ihm durch seine Instructionen so bedeutungsvoll empfohlen war. Allein auch diefsmal blieb sein kühnes Beginnen erfolglos; am Cap Bowden hemmten jene undurchdringlichen Schranken von Neuem die Weiterfahrt und er sah sich, indem er umkehren wollte, auf mehrere Tage dort vom Eise umschlossen.

Obgleich Penny schon damals von der Ahnung erfüllt war, dafs jener verhängnifsvolle Canal der Weg sei, auf welchem die Vermifsten ihren noch unerreichten Verbleib genommen, bedachte er sich dennoch wohl, ein so mifsliches Unternehmen mit übereiltem Ungestüm zu verfolgen. Er legte vor dem Cap Spencer, am Eingange des Wellington-Canals, an und bestieg dort mit Stewart eine 700 Fufs über den Meeresspiegel emporragende Anhöhe. Mit sicherem Blick erkannte er von hier aus in weiter Ferne nordwärts der Insel Cornwallis eine weite lockende aber leider unerreichbare Meeresfläche, indem eine südwärts vorgelagerte starre,

*) Die von de Haven angenommene bezeichnungsvolle Devise *go-a-head* „vorwärts" erscheint als stehendes Epitheton der amerikanischen Expedition.

Digitized by Google

mehrere Meilen breite Packeismauer keinen Zugang offen liefs *). Bald nachher traf er mit de Haven wieder zusammen. Beide Männer bekannten sich vollständig überzeugt, dafs alle Hoffnung, hier hindurchzudringen, entschieden aufgegeben werden müsse, und beschlossen, sich mit den übrigen Geschwadern am Cap Hotham wieder zu vereinigen.

Während der folgenden Tage hatten alle Schiffe in der Gegend des Cap Hotham und der Griffith-Insel die äufsersten Gefahren zu bestehen. Die Mannschaft der „Assistance" befand sich einmal dergestalt inmitten verderbendrohender Eisblöcke, dafs sie jeden Augenblick das Schiff zersprengt zu sehen fürchtete und für einen solchen Unfall Vorkehrungen zu ihrem Schutze traf. Die Lebensmittel wurden auf das Verdeck gebracht, je zwei Männer nahmen ein Bündel mit ihren nothwendigsten Kleidungsstücken zwischen sich, um es im Augenblicke der drohenden Katastrophe ergreifen zu können; die 9 Böte des Schiffs wurden in Bereitschaft gesetzt und unter der Mannschaft vertheilt; jedem wurde eines derselben als das für ihn bestimmte Rettungsmittel bezeichnet. Nachdem die Stunden dieser Bedrängnifs vorüber gegangen waren, drohten neue Gefahren. Das Schiff wurde eines andern Tages durch die Gewalt der Eismassen an einer Seite um 6 Fufs emporgehoben und schien jeden Augenblick unvermeidlich auf die Seite fallen zu müssen; in dieser schlimmen Lage blieb nichts übrig, als die

---

*) Nicht ohne Interesse ist die Schilderung bei Sutherland I, p. 324: *Open water could be seen northward of Cornwallis Island, and of an impenetrable barrier of ice in the channel. Drifting ice was clearly discerned in the water, and also an island* (wahrscheinlich die später von Penny entdeckte und besuchte Insel Baillie-Hamilton) *completely surrounded by water. The refraction was very powerful at the time, otherwise objects at such a distance would be invisible beneath the horizon.* Vergl. Osborn p. 131: *From a headland about 12 miles north of Barlow Inlet Capt. Penny observed with astonishment that there was only about ten miles more of ice to the northward of his vessels, and than, to use his own words „Water! water! large water! as far as I could see! to the N. W."* — Diese Gegend war damals noch völlig unbekannt. Parry hatte auf seiner berühmten Entdeckungsreise den Wellington-Canal bekanntlich gar nicht befahren, sondern nur den unteren Theil desselben, nicht über das Cap Bowden hinaus, von fernher gesehen.

Digitized by Google

Schaufeln und Bicken in Thätigkeit zu setzen, um dem Schiffe beim Umstürzen wenigstens ein möglichst weiches Lager zu bereiten *). — Capt. Austin wurde bei seiner Ueberfahrt zum Cap Hotham durch die Richtung der schmalen Fahrstrafsen, welche sich inmitten des Packeises hinzogen, eine Strecke gen Norden in den Wellington-Canal hinaufgeführt, bis die entgegentretenden Hindernisse ihn nöthigten, an dem nordwärts vorgestreckten Packeisfelde Halt zu machen, und gegen die von Süden herauftreibenden Massen Schutz zu suchen. Am 7. September Abends erhob sich plötzlich ein Orkan von Norden her, der jenes Packeisfeld nach allen Richtungen hin zersprengte und die beiden Schiffe des Capt. Austin („Resolute" und „Pioneer") inmitten der mit furchtbarer Gewalt dahintreibenden Eisflarden aus dem Wellington-Cánal nach dem Lancaster-Sund hin eine beträchtliche Strecke weit fortriss. Schon schlossen sich rings die Eismassen und beim Schiffsvolk griff die Befürchtung um sich, in derselben Weise, wie es dem Capt. James Ross begegnet war, rettungslos nach dem Atlantischen Ocean hinabgeführt zu werden; aber diefsmal gewann die Kraft des Dampfes einen glücklichen Sieg über die Elemente. Denn als sich am dritten Tage (9. Septbr.) mitten im Pack ein schmaler, nach Westen gerichteter Ausgang zeigte, der mit frischem Eise von nur etwa 6 Zoll Dicke belegt war, da wurde der „Pioneer" in Bewegung gesetzt: und dieses Dampfboot bahnte sich, was einem Segelschiffe zumal bei der herrschenden Windstille vollends unmöglich gewesen wäre, aller Hindernisse ungeachtet zuletzt den Weg zur offenen See und erreichte mit der „Resolute", welche von ihm in's Schlepptau genommen war, unter dem Jubelruf der bis dahin in der peinlichsten Spannung schwebenden Mannschaft glücklich das Cap Hotham **).

---

*) Markham (Mitglied der Mannschaft des Schiffes „Assistance") in seinem Büchlein *Franklin's footsteps* p. 64.

**) Diese Begegnisse sind von Osborn (*Stray leaves* p. 128) mit hinreissender Lebendigkeit geschildert: *The „Resolute" fast astern, with a long scope of hawser, the „Pioneer" like a prize-fighter settled to her work, and went in and won. The struggle was a hard one — now through sludge and young ice, which gradually checked her headway, impeded as she was with a huge vessel astern — now in a strip of open water, mending*

Digitized by Google

Als hierauf sämmtliche Geschwader, wie durch das Walten des Zufalls und gegen alle Erwartungen wiederum an einem Punkte vereinigt, in der Nähe der Griffiths-Insel am Rande eines gewaltigen Eisfeldes vor Anker lagen, drängte sich die Beobachtung, dafs die Sommerszeit im Scheiden sei, ihnen lebhafter auf als je zuvor. Die Tage waren in merklich gesteigertem Abnehmen, und schon liefs sich berechnen, dafs die Sonne binnen wenigen Wochen auf drei Monate verschwinden würde; eintretende Kälte, anhaltende Stürme und die immer häufigeren Schneegestöber kündigten das nahe Ende der Schifffahrtszeit an. Daher richteten sich die Gedanken der Befehlshaber Austin und Penny auf die Zurüstungen für die Zeit des Einfrierens der Schiffe und bei ihrem ersten Wiederbegegnen (am 10. Septbr.) traten die Berathungen über die Wahl des Ortes und über die innere Einrichtung der Winterquartiere in den Vordergrund. Hiermit standen indessen die Nachforschungen, welche während des Winters vorbereitet und mit dem Anfange des Frühjahrs begonnen werden sollten, im genauesten Zusammenhange. Für diese Angelegenheit erschien aber nach den bisherigen Erfahrungen nichts wichtiger, als eine gemeinsame Verständigung unter einander und mit den Amerikanern. Capt. Austin erliefs demnach am folgenden Tage ein an Lieut. de Haven und Penny gerichtetes Circular, in welchem er die Nothwendigkeit einer planmäfsigen Organisation der Rettungs-Expeditionen hervorhob und beide einlud, mit ihm bestimmte Mafsregeln zu verabreden, damit Collisionen mehrerer Expeditionen auf demselben Nachsuchungsgebiete für die Zukunft vermieden und die allseitige Ausdehnung der Operationen möglichst gesichert würde.

---

her pace to rush at a bar of broken-up pack, which surged and sailed away as her fine bow forced through it — now cautiously approaching a nip between two heavy floe-pieces, which time and the screw wedged slowly apart — and then the subdued cheer with which our crews witnessed all obstacles overcome ... Auch Sutherland I p. 343 schildert diese Kämpfe aus eigener Anschauung: *The Resolute and Pioneer were evidently drifting down Barrow Straits; .. indeed, it is very doubtful whether we could have got clear with our sailing vessels, had we been similarly situated. The young ice among the pack must have acquired great firmness, and it seemed to offer great resistance to the steamer* (Pioneer) *as she came against it.*

Digitized by Google

Auf diese Einladung erfolgte noch an demselben Tage vom Lieut. de Haven eine unerwartete Antwort. Er beklagte schwer, die von ihm gehegten Entwürfe und Hoffnungen gescheitert, und durch den Zwang der ungünstigen Umstände, von welchen alle Nachsuchungsgeschwader in gleicher Weise betroffen wären, jene von Austin bezeichneten Collisionen veranlasst zu sehen. Zugleich übersandte er eine Abschrift seiner Instruction, um den Capt. Austin zu überzeugen, daſs ihm unter den obwaltenden Verhältnissen — da es ihm nicht gelungen sei, einen Standpunkt für erfolgreiche Operationen im kommenden Frühjahr zu gewinnen — nichts übrig bleibe, als sich nach den Vereinigten Staaten zurückzuwenden. Schlieſslich erklärte er sich jedoch noch auf's Angelegentlichste bereit, den ihm ertheilten Vorschriften die weiteste Ausdehnung zu geben, sofern die Möglichkeit der Erreichung eines solchen Standpunktes oder Gelegenheit zu besonderen Diensten bei dem Rettungswerk, für welches er ausgesandt sei, sich ihm noch darbiete. Im entgegengesetzten Falle bliebe ihm nichts übrig, als die erhaltenen Befehle zur Richtschnur zu nehmen *).

Dieser Entschluſs zur Heimkehr hatte den Lieut. de Haven schon seit einigen Tagen lebhaft beschäftigt. Die unausgesetzten Bedrängnisse und Hemmungen, welche ihm nicht allein das Gebiet des Wellington-Canals verschlossen, sondern auch überall die Freiheit der Bewegung beschränkten und in der That jene wiederholten Concentrationen aller Geschwader herbeigeführt hatten, — die traurige Aussicht, während der bevorstehenden Gefangenschaft im Eise mit seiner in so mancher Hinsicht mangelhaften Ausrüstung gar keine selbstständige Thätigkeit entwickeln zu können, — dazu auch wohl die Besorgniſs vor dem furchtbaren Ungemach eines arktischen Winters: Alles dieſs wirkte zusammen, den Gedanken der

*) Das Anschreiben Austin's ist mit dieser Erklärung von de Haven abgedruckt in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. L, p. XXXV f. Die Stelle am Schluſs seiner Instruction, auf welche de Haven sich beruft, lautet: *.. unless you should gain a position from which you could commence operations in the season of* 1851 *with decided advantage, you will endeavor not to be caught in the ice during the ensuing winter, but, after having completed your examination for the season, make your escape, and return to New York in the fall.*

Digitized by Google

Rückkehr nicht blos zu wecken, sondern auch zu befestigen. Beim Anblicke der Einrichtungen und Mittel, mit welchen die englischen Schiffe gegen die Strenge der arktischen Temperatur ausgestattet waren, wurden die Amerikaner vollends inne, wie Vieles unter dem Drange der Eile bei den Vorbereitungen ihrer Expedition übersehen war *). Man sprach zwar von einer Ausrüstung auf drei Jahre; allein Heizapparate fehlten ihnen ganz und selbst die Kleidungsmittel erschienen jetzt nicht ausreichend für einen Winter im Eise. Die englischen Schiffe hatten die erforderlichen Mannschaften und Geräthe, um weite Schlittenfahrten von ihrem künftigen Winteraufenthalt aus zu unternehmen: auch in dieser Beziehung standen die Amerikaner weit zurück; sie waren zu derartigen Unternehmungen gar nicht gerüstet. Die amerikanischen Befehlshaber und Offiziere hatten wiederholt geäufsert, dafs sie es vorziehen würden, ihre Fahrzeuge nicht an einer sicheren Küste, sondern mitten im Packeise einfrieren zu lassen **); nichts schien ihnen unerträglicher, als Monate lang aus dem noch mit Eisschranken verschlossenen Hafen auf eine offene aber unerreichbare See

*) Kane fühlte sich überrascht und fast betroffen, als er am 28. August in der Unions-Bai beim Eintreffen der „Resolute" zum ersten Male Gelegenheit hatte, ein von der englischen Admiralität ausgestattetes Entdeckungsschiff zu besichtigen; man vergl. den Bericht aus seinem Tagebuch (a. a. O. p. 171): *„I next visited the Resolute. I shall not here say how their perfect organization and provision for winter contrasted with those of our own little expedition. I had to shake off a feeling almost of despondency, when I saw how much better fitted they were to grapple with the grim enemy, Cold. Winter, if we may judge of it by the clothing and warming appliances of the British squadron, must be something beyond our power to cope with; for, in comparison with them, we have nothing, absolutely nothing."*

**) Sutherland I p. 394 bezeichnet zugleich die auf diese „Idee" gesetzten Hoffnungen als im höchsten Grade trügerisch: denn die Erfahrung habe gezeigt, dafs alle innerhalb der arktischen Zone im Packeis überwinterten Schiffe unwiderstehlich südwärts hinabgetrieben wurden. Obwohl jenes Vorhaben durch den Mund des besten Gewährsmannes angekündigt wurde, konnten sich Penny und seine Seemänner dennoch nicht denken, dafs die Amerikaner im Ernst gesonnen waren, einen solchen Gedanken auszuführen (*although it had come from high authority, we never believed that they had the remotest intention of attempting it*).

Digitized by Google

hinaus zu blicken, besonders da sie nicht mit den mächtigen Eissägen und anderen mehr oder weniger wirksamen Mitteln der englischen Schiffe ausgerüstet waren, um sich unter solchen Umständen einen Ausweg zu bahnen. Sie bangten nicht vor der Aussicht, im Treibeise hin und her verschlagen zu werden: denn sie hatten es vor Allem darauf abgesehen, beim ersten Anbrechen der Schifffahrtszeit sich mitten in der See, und nicht an einer von dickem Landeise umschlossenen Küste zu finden.

Die Kunde der Entschliefsung des Lieut. de Haven, noch in diesem Jahre nach New-York zurückzukehren, wurde von den amerikanischen Offizieren mit dem lebhaftesten Bedauern vernommen. Sie trennten sich ungern von dem Gedanken, mit den Männern der englischen Schwester-Flagge, von welchen sie so herzlich begrüfst wurden und deren freundliches Entgegenkommen ihnen wohlthuend und erfreulich gewesen war, für eine so ergreifende Angelegenheit zusammen zu wirken *). Allein am 10. September motivirte eine Berathung zwischen Lieut. de Haven und dem Befehlshaber seines Geleitschiffes, Griffin, den Entschlufs zur Umkehr durch die Ueberzeugung, dafs es nicht gelungen sei, einen Punkt zu erreichen, von welchem die Operationen im kommenden Jahre mit entschiedenem Gewinn begonnen werden konnten. Beim Uebersenden der Antwort an Austin erklärte Lieut. de Haven sich bereit, von seinen Vorräthen Alles, was die Engländer wünschen möchten, mitzutheilen; seine Offiziere erboten sich auf's Angelegentlichste und Dringendste, bei dem englischen Geschwader einzutreten oder mit Denjenigen zu tauschen, welchen etwa verlangte, die arktische Zone zu verlassen; zur Bekräftigung dieses Anerbietens fügten sie die Versicherung hinzu, dafs sie nur deshalb so weit mitgegangen wären. Gleichwohl fanden alle diese Erbietungen keine Statt; die Räumlichkeit der englischen Fahrzeuge war eben nur für ihre Mannschaft hinreichend, und der Enthusiasmus war bei allen Mitgliedern des Geschwaders trotz aller Widerwärtigkeiten noch so wenig gesunken, dafs jede Regung zur Rückkehr fern

*) Kane p. 186: *„I believe that there was but one feeling among the officers of our little squadron, that of unmitigated regret that we were no longer to co-operate with our gallant associates under the sister flag.“*

Digitized by Google

lag. Capt. Austin nahm die ihm angetragenen Vorräthe nicht an und sprach nur den Wunsch aus, dafs Lieut. de Haven, wenn es anginge, einige Lebensmittel in der Radstock-Bai (an der Ostseite des Cap Riley) niederlegen möchte *).

Die beschlossene Rückfahrt der Amerikaner wurde noch um drei Tage durch ein Begegnifs verzögert, welches eine lebendige Anschauung der damaligen gefahrvollen Lage der Geschwader gewährt. Die Brigg „Rescue" wurde am 12. Septbr. durch die Gewalt eines plötzlichen Windstofses an der Seite des Hauptschiffes, unversehens von ihrem Eisanker losgerissen und weit in das mit Treibeis angefüllte Meer nach Westen hinausgeschleudert. Der Unfall überraschte dergestalt, dafs zwei Männer dicht daneben in einem Boote zurückblieben; nur kurze Zeit war noch zu sehen, wie die Mannschaft schnell die Segel richtete und umsonst gegen die Gewalt der Elemente ankämpfte; dann verhüllte sich der weitere Anblick in einem wilden Schneegestöber und die Zurückbleibenden verbrachten den Rest des Tages und die folgende Nacht in ahnungsvollen Besorgnissen. Als sich am folgenden Morgen der Sturm legte, gelang es den Seemännern, das verschlagene Fahrzeug wiewohl nicht ohne Beschädigung zurückzulenken und sich wieder mit dem Hauptschiffe zu vereinigen. Lieut. de Haven liefs, um einer abermaligen Trennung vorzubeugen, jetzt die „Rescue" von der „Advance" in's Tau nehmen.

Obgleich die Geschwader unweit der Griffith-Insel ganz nahe bei einander ankerten, unterlag dennoch der gegenseitige Verkehr unter ihnen unglaublichen Schwierigkeiten, indem das ungestüme Wetter und die unaufhörliche Bewegung in den Eismassen die Anwendung der Böte oft unmöglich machte, und die Fufswanderungen auf dem Eise sich damals höchst gefahrvoll und nicht selten unausführbar erwiesen. Daher ist es leicht erklärlich, dafs

*) Osborn p. 133. — Etwas zu hart oder wenigstens zu ungünstig erscheint indefs doch der Ausspruch von Petermann über die damals versuchte Heimkehr der Amerikaner in seiner „geschichtlichen Uebersicht der fünfjährigen Nachforschungen nach Sir John Franklin" s. Seemann *Voyage of H. M. S. Herald*, Vol. II, p. 206: *While the English vessels now took up their winter-quarters, the American Commander, though he was provisioned for three years, decided on proceeding homewards.*

Digitized by Google

nach jenem einmaligen Briefwechsel (am 11. Septbr.), dessen wir oben gedachten, keine weiteren Mittheilungen weder zwischen den Befehlshabern und Offizieren, noch zwischen den übrigen Seeleuten des englischen und amerikanischen Geschwaders vorkamen. Auf den Schiffen des Capt. Austin war in Folge der Antwort des Lieut. de Haven Alles beschäftigt gewesen, Briefe in die Heimath zu schreiben. Allein alle diese Depeschen und Briefschaften blieben auf der „Resolute" zurück, da man auf den amerikanischen Schiffen sonderbarer Weise von den Bestellungen der Zurückbleibenden nicht die entfernteste Ahnung gehabt zu haben scheint. Die Engländer mochten nicht wenig überrascht sein, als sie am 13. Septbr. die „Advance" und „Rescue" mit einem Male in einem verhältnifsmäfsig offenen Meer bei günstigem Winde mit aufgehissten Segeln ihren Lauf zum Cap Hotham einschlagen und dann nach wenigen Minuten im Nebel verschwinden sahen *).

Aber nicht ohne Wehmuth blickten die englischen Mannschaften den dahineilenden Fahrzeugen nach. In dem Augenblick dieser Trennung drängten sich die lebensvollen Eindrücke der Gemeinschaft jener Männer zusammen, die unter so vielen Anstrengungen und niederschlagenden Erfahrungen sich als treue und theilnehmende Gefährten bewiesen hatten. Vor Allem zollten sie ihrem Edelmuth und ihrer Uneigennützigkeit die herzlichste Anerkennung. Sie konnten nicht umhin, ihnen selbst eine gewisse Ueberlegenheit der Gesinnung nachzurühmen, und priesen es gern als einen Zug hochherziger Entsagung, dafs die gesammte Mannschaft der amerikanischen Schiffe, Offiziere wie Gemeine, sich durch eine förmliche Uebereinkunft feierlich verpflichtet hatte, unter allen Umständen auf die von der britischen Regierung für die Rettung Franklin's und seiner Gefährten ausgeschriebenen Preise (von

*) Es ist bemerkenswerth, dafs auf den Schiffen des Capt. Austin an dem glücklichen Gelingen dieser Rückkehr der amerikanischen Schiffe nicht gezweifelt wurde (Osborn p. 149 „*at the time we all used to speak of the Americans as being safe and snug in New York*"), bis Penny gelegentlich die Unwahrscheinlichkeit einer solchen Voraussetzung nachwies und mit ziemlicher Bestimmtheit schon damals die Gefahren, welche sie zu bestehen hatten, berechnete und gleichsam voraussagte. Vergl. Sutherland I, p. 394.

Digitized by Google

20,000 Pfd. Sterl. u. s. w.) zu verzichten *). — In jenen Tagen vermochte noch Niemand zu ahnen, dafs diesen Sympathien eine schwere Trübung bevorstand, und dafs die Erinnerungen dieses herzlichen Einverständnisses unter den Leidenschaften der internationalen Eifersucht so bald erliegen sollten.

Unter den Führern der verschiedenen englischen Geschwader hat Capt. Penny durch unermüdliche Ausdauer, seltene Besonnenheit und eine aufserordentliche praktische Tüchtigkeit die Stimmen Derjenigen gerechtfertigt, welche ihn für seine dermalige Anstellung empfohlen hatten. Zu wiederholten Malen hatte er bereits die wesentlichsten Dienste geleistet. Durch seine Vermittelung waren die schreckhaften Erfindungen des Adam Beck enthüllt, welche dem ganzen Unternehmen Einhalt zu thun drohten. Seinem Scharfblicke wurde die Entdeckung des Winterlagers der Vermissten verdankt. Gleichwohl war Penny in seinen Entwürfen nichts weniger als glücklich gewesen: der Jones-Sund blieb ihm verschlossen und am Wellington-Canal mufste er sich begnügen, das lockende Feld seines Strebens und seiner lebhaftesten Hoffnungen in unerreichbarer Ferne sich ausbreiten zu sehen. Aber wie er mit glücklicher Umsicht den Gefahren, welche ihn dort umgaben, auszuweichen verstand, so fehlte es ihm andererseits auch nicht an jener oft unschätzbaren Umsicht und Beweglichkeit, die überall einen angemessenen Wirkungskreis auszufinden und sich in demselben nach Mafsgabe der Umstände nützlich zu machen weifs. Selbst die Amerikaner konnten der Beharrlichkeit und Sicherheit, welche Penny's Schritte leitete, und seiner Unermüdlichkeit ihre Anerkennung, ja selbst eine gewisse Bewunderung nicht versagen **). Im September 1850 finden wir ihn jetzt nach einander zuerst auf der Ostseite des Wellington-Canals, wo er vergebens nach einer Fahrstrafse späht; dann am Westrande, 12 Meilen nordwärts von Barlow-Inlet, wo er die Küstenlandschaft erforscht, auf einem hervorragenden Punkte Flaggenstangen und Steinhaufen zum Zeichen

*) Osborn p. 136 äufsert, indem er dieser Thatsache gedenkt: *we, I am sorry to say, had acted differently.*

**) Kane z. B. p. 161: *Penny, an energetic, practical fellow* .... p. 181: *Penny, like an indefatigable old trump, as he is, is out, pushing, working, groping in the foy* ... u. s. w.

Digitized by Google

seiner Anwesenheit errichtet und zuletzt — da an dem ganzen bisher erforschten Küstenrande des Wellington-Canals auch nicht ein einziger geschützter Ankerplatz gefunden war — vor Barlow-Inlet nach einem Hafen sucht; dann nach vielen Kämpfen und Beschwerden mit den übrigen Geschwadern jenseit des Cap Hotham bei der Griffith-Insel. Aber selbst an diesem Punkte gönnt er sich noch keine Rast; schon am 11. September, während Austin's Circular an Lieut. de Haven gelangt und dieser sich bereits zur Heimkehr anschickt, ist er von Neuem in Bewegung, um das Cap Walker auszukundschaften. Auch dieses Unternehmen mifslang; denn nachdem Penny 25 engl. Meilen in dieser Richtung vorgedrungen war, gerieth er unter dicken Nebeln in's Packeis, so dafs er, um dieser drohenden Gefangenschaft oder einer gewaltsamen Entführung nach Nord-Somerset auszuweichen, sich auf's Schleunigste zurückwenden mufste. Nach allen diesen Begegnissen sehnte er sich jetzt nach einem Ankerplatz, der ihm Schutz gegen die furchtbaren Stürme und gegen das Eis gewähren möchte, und steuerte zur Assistance-Bai *). Gern folgte ihm dorthin der alte Capt. John Ross, den er unterwegs mit dem „Felix" zwischen der Griffith- und Cornwallis-Insel antraf. Nachher sah er auch noch die beiden amerikanischen Schiffe, als dieselben eben ihre Heimfahrt angetreten hatten. Das Wetter war jedoch so trübe, dafs er sie, zumal da er von dem plötzlichen Entschlusse des Lieut. de Haven keine Ahnung hatte, nicht gewifs zu erkennen vermochte und sich von ihnen nicht bemerkt glaubte. Da überdiefs das Terrain so äufserst mifslich war, dafs der Versuch einer gegenseitigen Annäherung zu einer mehrtägigen Gefangenschaft im Eise führen konnte, unterliefs er, sie mit dem Telegraph anzureden. Hierbei fand die sonderbare und räthselhafte Erscheinung statt, dafs die Amerikaner Penny's Schiffe ebenfalls zuerst mit bloſsen Augen zwar nur unklar, aber hierauf mit dem Fernrohr, wie sie meinten, ganz bestimmt erkannten, und dennoch selbst des Anblicks

*) Der Name Assistance-Bai wurde von Penny gegeben, da er vom Commandeur des Schiffes „Assistance", der einige Tage zuvor diese Bai auskundschaftet hatte, eine Darstellung der Umrisse derselben erhalten hatte.

Digitized by Google

nicht völlig gewifs geworden sind: denn in demselben Augenblick, in welchem sie den Lauf ihrer Schiffe änderten, um mit Penny noch ein Wort des Abschieds zu wechseln, fiel ein dichter Nebel ein, der selbst die nächsten Gegenstände in Finsternifs hüllte. Indem sie sich dadurch in der zuletzt eingeschlagenen Richtung nicht beirren liefsen, und einige Minuten später ein Windstofs diese Nebelmasse urplötzlich dergestalt wieder hinweghob, dafs sich die Stelle der erblickten Fahrzeuge auf drei Meilen im Umkreise lichtete, waren die letzteren zum höchsten Erstaunen des amerikanischen Schiffsvolks nunmehr spurlos verschwunden *).

In der Mitte des Monats September hatten die sieben Schiffe, welche jenseit des Cap Hotham zurückblieben, die Stätte ihres Winterlagers erreicht. Capt. Austin, der an der Griffith-Insel vor Anker lag, machte zwar noch ein paar Versuche, zu irgend einem Hafen weiter westlich an der Südküste des Insel-Landes Cornwallis zu gelangen, allein ohne Erfolg. Capt. John Ross und

*) Dieser Vorfall giebt ein recht augenscheinliches Beispiel der Täuschungen, welchen die Beobachtungen in arktischen Gegenden unterworfen sind, und des Gefühles der Unsicherheit, welches sie hervorbringen. Es ist nicht ohne Interesse, das Urtheil von Kane (a. a. O. p. 187) zu vergleichen: *„I can hardly comment upon this strange circumstance. It was a complete puzzle to all of us. Refractive distortion plays strange freaks in these Arctic solitudes; but this could hardly be one of its illusions. Four persons saw the same image* (d. h. die Penny'schen Schiffe und daneben der „Felix" des Capt. John Ross) *with the naked eye, and the glass confirmed the details. There was no disagreement. As plainly as I see these letters did I see those brigs; and although we supposed the Lady Franklin and Sophia to be ice-caught or toward Cape Walker, I did not hesitate to name them as the vessels before us. Ten minutes of obscurity, we sailing directly toward them, a sudden interval of brightness — and they had passed away. — Some large hummocks of grounded ice were near them, and we try to convince ourselves that they may have been closed in by changes in our relative positions; but this is hard to believe, for we should have seen their upper spars above the ice. I gazed long and attentively with our Fraunhofer telescope, at three miles' distance, but saw absolutely no semblance of what a few minutes before was so apparent.* Man vergleiche die Erzählung von Sutherland (eines Mitgliedes der Mannschaft auf dem Schiffe „Lady Franklin") I, p. 357, in welcher übrigens von jenem wunderbaren Erblicken und Verschwinden nicht die geringste Andeutung vorkommt.

Digitized by Google

Penny richteten ihre Winterquartiere bei einander in der Assistance-Bai ein. Obgleich die beiderseitigen Geschwader nur etwa 20 englische Meilen entfernt lagen, blieben sie doch bis zu den ersten Tagen des October ohne Nachricht von einander, ungeachtet Penny bereits am 18. Septbr. von einer Anhöhe die Schiffe des Capt. Austin bei der Griffith-Insel deutlich erkannte. Er hatte zwar im Laufe der nächsten Wochen mehrere Male einen mit seinen Neufoundländer Hunden bespannten Schlitten in Bewegung gesetzt, um mit Petersen dem Austin'schen Geschwader einen Besuch abzustatten, war aber jedesmal theils durch die Rauhheit des Landeises, theils durch das düstere Wetter zum Umkehren genöthigt worden *).

Am 2. October sandte Capt. Austin drei verschiedene Streifpartien mit Schlitten aus: Lieut. M'Clintock ward beauftragt, in der Richtung der Melville-Insel einige Tagereisen weit vorzudringen und dort für die Schlittenreise, welche im kommenden Frühjahr unternommen werden sollte, Vorräthe niederzulegen; Lieut. Aldrich sollte zu gleichem Zweck die Insel Lowther zu erreichen suchen; Lieut. Mecham sollte auf dem Küstenstrich von der Assistance-Bai bis zum Cap Martyr nach Spuren der Vermissten forschen und zugleich nachsehen, ob Penny oder die Amerikaner in Barlow-Inlet Unterkunft gefunden. Die ersteren zwei dieser Unternehmungen zeigten sich ganz erfolglos. M'Clintock hatte das von ihm erstrebte Ziel der Bedford-Bai auf der Bathurst-Insel bei weitem nicht erreicht; das schlechte Wetter nöthigte ihn, drei Tage in seinem Zelte zu rasten; so konnte er nur 40 engl. Meilen weit vordringen. Die von ihm dort eingegrabenen Vorräthe wurden im Laufe des Winters von den Bären ausgescharrt und verzehrt. Aldrich sah sich durch die Hindernisse des Eises genöthigt, auf der nahen Somerville-Insel Halt zu machen und kehrte schon nach drei Tagen zurück. Dagegen brachte Mecham bei seiner Rückkehr am 7. Octbr. die unerwartete und mit Freuden aufgenommene Nachricht, dafs die drei Schiffe „Felix", „Lady Franklin" und „Sophia" in der Assistance-Bai mit den Vorbe-

*) Sutherland I, p. 392 und noch einmal p. 412

Digitized by Google

reitungen zum Winterlager beschäftigt waren *), während man dort erst jetzt die Nachricht der Rückkehr der Amerikaner erfahren hatte. Als Penny hierauf am 17. Octbr. mit seinem Neufoundländer Gespann die Winterquartiere der Griffith-Insel besuchte, wurde er von der dortigen Mannschaft auf's Freundlichste bewillkommt **). Die Schlitten-Expeditionen, welche im nächsten Frühjahr zur Ausführung kommen sollten, wurden sofort wieder auf's Lebhafteste besprochen. Es war dem Capt. Austin augenscheinlich erwünscht, dafs Penny bei der alten Vorliebe für das Gebiet des Wellington-Canals beharrte und daher seinem Geschwader die Nachforschungen in der Richtung der Melville-Insel und zum Cap Walker und weiterhin nach Südwesten ausschliefslich überlassen blieben. So kam man über diese wichtige Angelegenheit alsbald zu einer allseitig befriedigenden Auskunft und fortan wurde ein häufiges Verkehren zwischen beiden Geschwadern unterhalten ***).

Der erwähnte erste Besuch des Capt. Penny bei dem Austinschen Geschwader wird als Endpunkt sämmtlicher arktischer Operationen für das Jahr 1850 bezeichnet ****). In der That war die Winterszeit längst auf's Entschiedenste herbeigekommen. Niemand konnte zweifelhaft sein, dafs die Schiffe den Standort, an welchem sie eingefroren waren, vor dem Ablauf von 8 bis 9 Monaten nicht wieder verlassen würden. Die Anzeichen einer offenen See, welche eine Zeit lang noch von den höchsten Hügelkuppen der Griffith-Insel in dunkler Ferne sichtbar gewesen waren, und selbst die schmalen Wasserstreifen, welche letzthin wie dünne, zwischen den Eisfeldern sich hinziehende Fäden erschienen, verschwanden nach

---

*) Capt. Austin's *Report* vom 14. Juli 1851, und Osborn p. 139. Vergl. Sutherland a. a. O. Das Depot des Lieut. M'Clintock war nach Austin's Bericht nur ungefähr 25 Meilen westwärts; die Angabe im Text ist dem Tagebuche von Osborn entnommen.

**) Osborn p. 149: *To our great joy, on the 17th Oct., Capt. Penny came over from Assistance harbour.*

***) Penny's *letter to the Secretary of the Admirality* vom 12. April 1851. *Frequent communication has been held with Capt. Austin's expedition.* — Die Reisebeschreibungen von Osborn, Markham und Sutherland gedenken dieses Verkehrens bis Mitte Februar nicht; eine Angabe von Osborn p. 181 scheint ihm sogar zu widersprechen.

****) Osborn p. 149.

Digitized by Google

und nach gänzlich. Die ganze Natur schien nunmehr aller runden Formen entkleidet zu sein; Alles, was man sah, machte den Eindruck trostloser Erstarrung, zumal seitdem am 4. Novbr. die Sonne auf 92 Tage die Landschaften dieser Zonen nicht mehr erreichte. Und wenn auch jetzt noch bei entwölktem Himmel in der Mittagsstunde der südliche Horizont in unaussprechlich schönem Farbenspiel erglänzte *), so verbreitete dieſs doch über alle Gegenstände blos ein mattes Dämmerlicht. Aufserhalb der Schiffe herrschte bei stillem Wetter ein todtengleiches Schweigen, welches nur durch das einförmige Aufkrachen in den Eismassen zur Zeit der eintretenden Fluth unterbrochen wurde und — als starres Gegenbild des wohlthuenden Friedens einer ruhigen Landschaft — den Eindruck der traurigsten Wildnifs machte. Die wenigen Thiere, welche in den Tagen des Sommers diese Landschaft durchstreifen, lagen im Winterschlaf oder hatten sich freundlicheren Landschaften zugewendet; nur Bären und Füchse machten sich noch einzeln bemerkbar; sie blieben dieser Landschaft auch in ihrer tiefen Verödung getreu.

In der letzten Hälfte des Monats October säumte Capt. Austin nicht länger, die Schiffe zu Winterhäusern einrichten zu lassen. Das obere Verdeck wurde mit einem Dach versehen und eingehaust; alles beengende Gerümpel und Gegenstände, die auf demselben sonst noch umherstanden, wurden weggeräumt, um diesen Raum zu einem Tummelplatz der Mannschaft bei schlechtem Wetter umzuschaffen. Aufserdem wurde fleifsig überlegt und gern gewährt, was sonst im Grofsen und Kleinen geschehen konnte, um den verschiedenen Schiffsräumen den Eindruck der Sauberkeit und Behaglichkeit zu verleihen. Für Erleuchtung war hinlänglich gesorgt und zum grofsen Behagen der Mannschaft erwiesen sich die

*) Vergl. Osborn p. 155: *For some time after the sun had ceased to visit our heavens, the southern side of the horizon, for a few hours at noon, was strongly illumined, the sky being shaded from deep and rosy red through all the most delicate tints of pink and blue, until, in the north, a cold bluish-black scowled angrily over the pale mountains who in widowed loneliness, had drawn their cowls of snow around* .... Aehnliche Schilderungen auch bei Markham p. 70 und den übrigen Reisebeschreibern.

Digitized by Google

Oefen in Verbindung mit den Röhrenzügen und dem übrigen Heizapparate auf lange Zeit vollständig ausreichend, den grimmigsten Feind der arktischen Landschaften von der Behausung der Schiffe abzuwehren, indem überdiefs die Bedachung mit 2 Fufs dicken Schneelagen bedeckt und die Seiten durch Schneewälle geschützt waren. Die obere Fläche dieser das Schiff rings einschliefsenden Schneewälle wurde zu einer „Promenade" geebnet, die der Mannschaft an den schlimmen Tagen, welche selbst den kleinsten Ausflug unmöglich machten, vorzüglich zu Statten kam. Neben den Schiffen wurden Löcher in das Eis gehauen, damit es bei etwa eintretender Feuersnoth nicht an Seewasser zum Löschen fehlen möchte. Zwischen den Fahrzeugen waren Wegweiser und Pfähle eingepflanzt, um sie bei finsterem Wetter und Schneestürmen für gegenseitige Mittheilungen und Besuche erreichbar zu machen. Die Fahrzeuge mit den in ihrer nächsten Umgebung sichtbaren Lebenszeichen machten, aus einiger Entfernung gesehen, in der sonst so unwirthlichen arktischen Gegend einen unwiderstehlich ansprechenden Eindruck; die eigenen Bewohner fühlten sich immer eigenthümlich bewegt, wenn sie auf Streifzügen in der Umgegend den aus ihrem Winteraufenthalt emporsteigenden Rauch erblickten oder von fernher schon die Stimmen des Schiffsvolks oder das Geräusch ihrer Arbeiten ihr Ohr trafen. Denn so weit es irgend möglich war, wurden täglich kleine Ausflüge unternommen, obgleich selbst die umsichtigste Anwendung aller nur ersinnlichen Kleidungs- und Schutzmittel gegen die Kälte*) — z. B. hohe Pelzhelme, reich ausgefütterte Stiefeln mit dicken Korksohlen, Masken gegen das Erfrieren des Gesichts und besonders der Nase u. s. w. — keine hinlängliche Sicherung vor Frostbeulen und anderen Leiden dieser Art darboten.

Die dunkeln und einförmigen Tage dieses Winteraufenthalts brachten es mit sich, dafs der Wirkungskreis der oberen Beamten durch besondere Aufgaben erweitert und durch Obliegenheiten erschwert wurde, denen zu genügen nicht nur die gewissenhafteste Aufmerksamkeit und Sorgfalt, sondern auch die gröfste Vorsicht,

*) Das Nähere über die damals angewandten Kleidungsmittel bei Markham p. 74. Osborn p. 163.

Digitized by Google

hin und wieder selbst ein gewisses Mafs von Entsagung erheischte. Die Befehlshaber und Offiziere hatten während der Winterrast ohne Unterlass für die strengste Ordnung und Reinlichkeit in den Schiffsräumen zu wachen und bei den ihnen anvertrauten Mannschaften schärfer als sonst auf eine angemessene Kleidung und Diät zu halten. Nicht minder waren die höheren Pflichten der Sorge für die Pflege und Hebung des religiös-sittlichen Elements, die Anforderungen, dem geistigen Leben die entsprechende Nahrung zu bieten, in ein neues Stadium getreten. Vor allem Anderen aber drängte sich die Nothwendigkeit, bei dem Schiffsvolk eine heitere, muthvolle und freundliche Stimmung auf jede statthafte Weise zu befördern, um so unabweislicher auf, da der Einflufs so mancher niederdrückender Erfahrungen und die zweifelhaften Aussichten ihrer Lage und ihrer Unternehmungen auf die Gesundheit und geistige Kraft in empfindlicher Weise nachtheilig zurückzuwirken anfingen.

In allen diesen Beziehungen konnten die Anführer der berühmtesten Entdeckungsfahrten der neueren und neuesten Zeit, vorzüglich Cook und Parry, zum Muster dienen. Diese hatten aus eigener Anschauung in ähnlichen Lagen sich überzeugt, dafs die während einer solchen Rast erforderlichen Arbeiten und Leistungen beim Schiffsdienst nicht hinreichten, die Mannschaft in einer heilsamen Thätigkeit zu erhalten, und durch ihre Einförmigkeit nichts weniger als geeignet waren, eine wohlthuende Frische und Munterkeit aufrecht zu erhalten. Es würde nicht ohne Interesse sein, im Einzelnen zu verfolgen, wie gewisse Arten der Aufheiterung und des Vergnügens für solche Winterlager nach und nach in stehenden Gebrauch kamen, und zu sehen, wie auch bei diesem Zweig der nautischen Disciplin oder Fürsorge ein gewisser eigenthümlicher Entwicklungsgang nachweislich ist. Dahin gehörten vor Allem musikalische Aufführungen, Bälle und theatralische Darstellungen, die während des Verlaufs der Franklin-Expeditionen unter Andern den Mannschaften des „Plover“ und „Herald“ eine günstige Gelegenheit darboten, die Eingeborenen an der Behrings-Strafse zu ergötzen und heranzuziehen. Bei der dritten Entdeckungsreise des Capt. Parry (1824—25), an welcher Austin als erster Lieutenant des vielgenannten Schiffes „Fury“ Theil nahm, erschienen zum

Digitized by Google

ersten Male auch Maskenbälle in der Reihe dieser Lustbarkeiten; sie hatten sich für den Zweck der allgemeinen Ergötzung so vortrefflich bewährt, dafs sie für die Geschwader des Capt. Austin auch jetzt wieder in Anwendung gebracht wurden. Die aufserordentlich reiche Ausrüstung und die erfinderische Thätigkeit der Mitglieder dieser Expedition bot fast immer hinreichende und unerwartet glückliche Mittel, um allen diesen Lustbarkeiten einen aufheiternden Reiz zu verleihen. Auf dem Verdeck des Schiffes „Assistance" wurde ein „*Royal Arctic Theatre*" eingerichtet, welches bereits am 9. Novbr. 1850 eröffnet werden konnte. Die Zuschauer wurden schon durch den ersten Eindruck der Bühne höchlich überrascht. Der Anblick des Vorhangs, welcher Gemälde von Vasen mit Blumen und Früchten über dorischen Säulen trug, versetzte die Phantasie in Gegenden, die zu den arktischen Winterlandschaften im stärksten Contraste standen. An beiden Seiten des Orchesters prangten Schneebildsäulen des Prinzen von Wales und der Königlichen Prinzessin. Die Bühnenstücke wurden theils aus den mitgenommenen Büchern ausgewählt und in Scene gesetzt; theils auch mit zahlreichen Anspielungen auf Persönlichkeiten und Erlebnisse, auf besondere Vorfälle oder Erscheinungen der Tageschronik, oft mit drastischer Genialität neu erfunden. Die äufsere Ausstattung war sowohl hinsichtlich der Decorationen als der Costume fast immer glänzend, nicht selten freilich stark überladen, aber dabei doch oft höchst sinnreich und originell. Selbst Theaterzettel*) mit humoristisch-pomphaften Ankündigungen fehlten nicht; sie wurden mit dem für die Shepperd'schen Ballons bestimmten Ap-

*) Ein uns vorliegendes Exemplar eines solchen Theater-Zettels zur Schlufs-Vorstellung am 28. Febr. 1851 ist etwa eine Elle lang und 10 Zoll breit auf jenem lappigen, dünnen Papier von hervortretender hellgrüner Farbe gedruckt; es giebt eine Probe der leicht verwehbaren und auf dem Schnee stark hervorscheinenden Papierstreifen, welche als Einlagen der Shepperd'schen Ballons (s. oben S. 139—140 Anmerkung) benutzt wurden. — Die auf diesem Zettel angekündigten Stücke sind: „Karl XII. auf seiner Heimkehr" und „*Zero, or the Harlequin light*". In dem ersten Stücke traten Capt. Ommanney, Lieut. Mecham und Lieut. Cator als mitwirkend auf; das zweite war eine im Verlauf des Winters aufgekommene Pantomimen-Comödie, in welcher die Sonne und das Tageslicht als gute Geister; — Zero (Personification der Kälte, Anspielung auf den Stand des

Digitized by Google

parat gedruckt. Für die Geschwader in der Assistance-Bai war auf dem Schiffe „Lady Franklin“ ebenfalls eine Bühne (man nannte sie „*Royal Cornwallis Theatre*“) aufgeschlagen, deren Darstellungen auch seitens des Capt. John Ross und seiner Offiziere sich eines fleifsigen Besuchs und mehrfacher Aufmunterung erfreuten *). — Eine andere Quelle anregender Abwechslung gewährte die Herausgabe zweier Monatszeitungen, welche — ebenfalls nach dem Beispiel früherer Polar-Expeditionen — aus Beisteuern des gesammten Personals der Schiffsgesellschaft zusammengesetzt und mit grofser Theilnahme gelesen wurden **).

Neben diesen stehenden Unterhaltungen und Thätigkeiten gab es andere Beschäftigungen, die wenigstens periodisch einen erfrischenden Reiz gewährten. In den ersten Zeiten der Winterrast war es ein Lieblingsvergnügen der Matrosen und Seeleute, aus dem arktischen Schnee, der durch seine Härte und Weifse sich zu Sculpturarbeiten vorzüglich geeignet erwies, Häuser und Gebilde der mannichfaltigsten Art zu formen. Die Reisebeschreibungen erwähnen neben vielen sinnigen oder ergötzlichen Ausführungen einzelner so geschmackvoll und fein ausgeführter Kunstwerke — z. B. einer Britannia, einer Sphinx, eines Obelisken, verschiedener Thiergestalten u. s. w. — bei deren Anblick man nichts mehr bedauerte, als dafs sich das vergängliche Material nicht in ein dauerndes verwandeln liefs.

Am 6. October wurde jenes Taubenpaar, welches durch seine Ankunft in England das Eingefroren-sein der Schiffe anzeigen

---

Thermometers unter dem Gefrierpunkt [*zero*]), Bär, Frostbeule, Eisberg, Hunger, Scorbut, Fuchs als böse Geister in den phantastischsten Costümen auftraten. Dieses Stück hatte den gröfsten Anklang gefunden und ist interessant als anschauliches Erzeugnifs der Situationen eines arktischen Winterlagers, für uns jedoch nur als Curiosität geniefsbar. Der Text desselben ist in dem Werke von Markham (*Franklin's footsteps*) p. 131—134 als Anhang abgedruckt.

*) Sutherland I, p. 127. 128.

**) Diese Monatszeitungen führten die Titel: *Aurora Borealis* und *Illustrated Arctic News*. Sie haben als Curiositäten in England später ihre Verleger gefunden; erstere ist in der ehemaligen Colburn'schen Buchhandlung unter dem Gesammttitel „*Arctic Miscellanies*“, die letztere bei Ackermann u. Co. erschienen (s. *Athenaeum* 1852, p. 514).

Digitized by Google

sollte, mittelst eines Körbchens in einem Ballon, dessen Hülle nach 24 Stunden von einem Zündfaden aufgelöst werden mufste, bei günstigem Nord-West-Winde aus der Assistance-Bai entsendet; es bleibt immer eine merkwürdige Thatsache, dafs eine derselben nach 5 Tagen — freilich ohne ihre Gefährtin und ohne die Nachrichten, welche man ihr mitgegeben — auf einem Wege von fast 3000 engl. Meilen nach dem Taubenschlage der Mifs Dunlop zu Ayr zurückkehrte *). —

Vor Allem aber setzten sich die Mannschaften jetzt für die Vermissten in Thätigkeit. Nach dem Vorgange des Capt. James Ross wurden wiederum Füchse eingefangen und mit zinnernen Halsbändern, denen benachrichtigende Papiere eingelegt waren, unter lautem Ausrufen, Schreien und Pfeifen des Schiffsvolks wieder in die Wildnifs hinausgejagt **). Von Zeit zu Zeit liefsen die Offi-

---

*) Vergl. u. A. *Morning Chronicle* 1851, 25. Nov. (*Gal. Mess.* 27. Nov. p. 2). Die Thatsache ist, abgesehen von den Zeitungen, in einer von Charles Richard Weld am 15. Jan. 1851 zu London gehaltenen Vorlesung (*The search of Sir John Franklin. A lecture.* London, Bentley 1851. 75 S. 8.) erwähnt. Vgl. Osborn p. 174. Sutherland I, p. 403. Sonderbar ist es jedoch, dafs die Erzählungen über diese Thatsache abweichen, und dafs selbst in den Berichten des zu Ayr erscheinenden Localblattes (*Ayr Observer*), so weit sich aus den demselben entlehnten Mittheilungen erkennen läfst, der Charakter einer befremdlichen Unbestimmtheit und Unklarheit bemerkbar ist. — Unter den Seemännern auf den arktischen Geschwadern wurde damals die Möglichkeit einer glücklichen Ankunft dieser Tauben stark bezweifelt, da die Flugkraft ihrer Fittige sehr gelitten hatte und aufserdem die Wirkung der damals herrschenden Kälte gefürchtet wurde. Bei einigen herrschte die Hoffnung, dafs sie auf den Walfischfahrern der Hudsonsbai eine Zuflucht finden würden.

**) Sutherland p. 411—12 erzählt, dafs einstmals — wie es scheint am 17. Oct. — in der Assistance-Bai ein Fuchs mit einem solchen Halsbande erwischt wurde. Das Schiffsvolk war dabei in der höchsten Aufregung; Einige dachten nichts weniger als dafs dieses Thier von der Mannschaft des „Erebus“ und „Terror“ gekommen sein müsse — bis sich aus der Ansicht des Halsbandes und der demselben eingelegten Urkunde ergab, dafs es wenige Tage vorher von den Schiffen des Capt. Austin entlassen war! — Osborn p. 176—78 hat es nicht Hehl, dafs dieses Einfangen und Aussetzen von Füchsen mehr nur als ein Spiel der Ergötzung angesehen sei, als dafs man sich im Ernst irgend einen Erfolg davon versprochen hätte. Die armen Thiere entfernten sich, zumal wenn sie einmal die bessere Kost

Digitized by Google

zierte jene Shepperd'schen Ballons emporsteigen, um durch sie bedruckte Papierstreifen in weiter Ferne auszustreuen. Angesichts der Thatsache, dafs Einlagen eines von dem Schiffe „Assistance" in Barlow-Inlet entsandten Ballons in einer Entfernung von 50 engl. Meilen an der andern Seite des Wellington-Kanals (bei Point Innes) wieder aufgelesen waren, gaben sich Manche der lebhaftesten Zuversicht auf den Erfolg dieser Erfindung hin, und viele Herzen wurden immerfort von der Hoffnung bewegt, dafs dadurch die Botschaft ihrer Anwesenheit zu Franklin oder seinen Gefährten gelangen werde.

Der herkömmlichen Sitte gemäfs wurden die Sonntage und die Feste des christlichen Kirchenjahres auf den Schiffen durch gemeinsamen Gottesdienst unter der Leitung der Befehlshaber und so viel als möglich durch Ruhe von der Arbeit gefeiert. Am Weihnachtstage vereinigten sich die Mannschaften des Austin'schen Geschwaders zu gröfseren Zusammenkünften, und liefsen ihre Gedanken und Erinnerungen unter dem Eindrucke der heimathlichen Gebräuche und Gerichte beim gemeinsamen Mahl am häuslichen Heerde und in der Mitte ihrer Familien und Freunde schweifen. Capt. Penny feierte diesen Tag auf dem Verdecke seines Hauptschiffs durch eine offene Tafel, bei welcher auch John Ross mit seinen Gefährten erschien. Nicht minder gedachte man der politischen Erinnerungstage. Am 22. October wurde der Jahrestag der Seeschlacht von Trafalgar festlich begangen und am 5. November das Guy-Fawkes-Bild verbrannt, während zahlreiche Raketen aus den beiden Geschwadern der Griffith-Insel und der Assistance-Bai zugleich als Signale gegenseitiger Begrüfsung emporstiegen. —

Mit grofser Bereitwilligkeit wurde den Seemännern und Matrosen tagtäglich Mufse und Gelegenheit verstattet, die zahlreichen Bücher, welche von religiösen und gemeinnützigen Gesellschaften der Expedition überwiesen waren, zu erbauender und belehrender Lecture zu benutzen, dagegen jedem Müssiggang nach Kräften ge-

---

der Schiffe genossen hatten, nicht wieder aus der Nähe derselben; in der Regel fielen sie, dem Berichte Osborn's zufolge, in einer der ersten Nächte mit ihren Halsbändern wieder in eine der ausgestellten Fallen und wurden dann als gute Prise getödtet, enthäutet und — *packed away, to ornament, at some future day, the neck of some fair dulcinea.*

Digitized by Google

wehrt. In den verschiedenen Schiffsräumen sah man Männer bald mit Studiren oder Lesen, bald mit Schreiben oder Rechnen, bald auch mit Zeichnen beschäftigt. Zu verabredeten Stunden sammelten sich Kreise von Zuhörern zu den Vorlesungen oder Vorträgen der Offiziere oder Aerzte, besonders über Geographie, Nautik und Naturkunde. Für gewisse Abende waren förmliche Lectionen nach Art der Schulen eingerichtet. Daneben bildeten sich mehr oder minder regelmäfsig Gruppen und Kreise, welche sich dem Zuge einer freieren, oft höchst aufgeweckten und lehrreichen Unterhaltung überliefsen. Bei einer Schiffsgesellschaft, deren Mitglieder zum Theil schon Reisen um die Welt gemacht oder die entferntesten Gegenden der Erde für verschiedene Zwecke besucht hatte, konnte in der That der Stoff zu belebenden Gesprächen und anregendem Austausch der Erfahrungen niemals ausgehen. Aber obgleich, neben diesen Anstalten oder Gelegenheiten zum Vergnügen und Zeitvertreib, zumal in den letzten Abendstunden auch Spielkarten, Schach- und Damenbretter nicht fehlten, um dem geselligen Leben und Treiben alle nur mögliche Abwechslung zu gewähren und den wie man sagt unaufhörlich lauernden Feind, die Langeweile, auf keine Weise aufkommen zu lassen: so ist es eine desto merkwürdigere psychologische Erfahrung, dafs diefs nicht ganz gelingen wollte. Von den Plagen der Kälte und des Hungers blieben die Geschwader ziemlich verschont, der Gesundheitszustand liefs kaum etwas zu wünschen übrig (auf dem Schiffe „Felix" zeigten sich jedoch einige Anfälle von Scorbut): allein die Leiden einer tödtenden Monotonie liefsen sich an jenen sonnenlosen Tagen aller angewandten Gegenmittel unerachtet nicht ganz niederkämpfen *).

*) Osborn p. 169: *Monotony was our enemy, and to kill time our endeavour: hardship there was none; for all we underwent in winter quarters in the shape of cold, hunger, or danger, was voluntary. Monotony, as I again repeat, was the only disagreeable part of our wintering at Griffith's Island.* — Etwas abweichend Sutherland p. 463 in seinem Bericht über das Penny'sche Geschwader: *Winter was now over; and although it may have been designated gloomy. I am sure there was none in our Expedition who could say that it had left impressions of gloom, or of anything disagreeable or repugnant to the feelings, that would tend to encourage any dislike to a repetition of it.* Vergl. p. 446.

Digitized by Google

Daher wurde in der Mittagstunde des 7. Februar die Stentorstimme des Hochbootsmanns, der vom Mastkorbe aus das Ereignifs des Wiedererscheinens der Sonne nach der langen Nacht verkündigte, von der ganzen Schiffsgesellschaft mit unbeschreiblicher Freude vernommen, und es war der bezeichnungsvolle Ausdruck eines hinreissenden Gemeingefühls, zu sehen, wie Alle im fröhlichen Gedränge und in begeisterten Hoffnungen auf den Strickleitern des Takelwerks emporzuklimmen suchten, um den Glanz des neuen Lebens, das sich jetzt mit einem Male zu eröffnen schien, durch eigene Anschauung zu begrüfsen.

Unternehmungen der Geschwader von Austin und Penny im Frühjahr 1851. Rückkehr nach England.

Die Wiederkehr des Tageslichts gab den Berathungen und Vorbereitungen jener Schlitten-Expeditionen, über welche schon im Herbst zwischen Austin und Penny eine allgemeine Verabredung getroffen war, einen überall sichtbaren Aufschwung. Fortan bildeten sie bei sämmtlichen Mitgliedern den Mittelpunkt aller ihrer Beschäftigungen und des gegenseitigen Gedankenaustausches. Die Offiziere des Austin'schen Geschwaders versammelten sich täglich, um jeden einzelnen Punkt der Leitung und Ausrüstung dieses Unternehmens in Ueberlegung zu ziehen. Die übrigen Mitglieder der Expedition boten unaufhörlich allen ihren Scharfsinn auf, um zweckmäfsige Transportmethoden zu ersinnen und sich über den dabei erforderlichen Bedarf im Ganzen wie im Einzelnen klar zu werden. Von allen Seiten wurden Versuche angestellt, um die Haltbarkeit der Apparate zu prüfen, um das Verhältnifs der menschlichen Kraft gegen das Gewicht der fortzubringenden Last abzumessen, und die Erleichterung des Ziehens, welche sich durch Anwendung von Segeln und fliegenden Drachen gewinnen liefs, zu erproben. In der letzten Hälfte des Februar erwachte ein lebhaftes Verkehren zwischen den beiden Geschwadern, obgleich das Un-

Digitized by Google

gemach des Reisens während des arktischen Winters auf dieser verhältnifsmäfsig kurzen Strecke von 20 engl. Meilen, welche Petersen mit dem Gespann seiner Hunde ein paar Mal in 3 bis 4 Stunden zurücklegte, durch Frostbeulen, Durst und lähmende Ermüdung schwer empfunden wurde. Als am 26. Febr. in der Assistance-Bai Theaterzettel und Einladungen zu der auf den 28. Febr. angesetzten Schlufsvorstellung auf der Bühne des Schiffes „Assistance" ankamen, machte sich Commander Phillips des folgenden Tages mit 10 Mann auf den Weg zur Griffith-Insel. Gleichzeitig traf die Nachricht einer General-Versammlung der Offiziere Austin's ein, welche in den ersten Märztagen stattfinden und die Hauptpunkte der Schlitten-Expeditionen zu einer definitiven Erledigung bringen sollte. Niemand hegte ein lebhafteres Verlangen, an diesen Discussionen Theil zu nehmen, als der alte Capt. John Ross, der sich jetzt von einer Krankheit, welche ihn im Lauf des Winters überfiel, vollständig hergestellt fühlte. Er hatte über den Beginn und die Organisation der Schlitten-Expeditionen seine eigenthümlichen Ansichten, die er bei einer so entscheidenden Gelegenheit zur Geltung zu bringen wünschte. Es ist ein sprechender Beweis des damaligen freundlichen Einvernehmens zwischen den Männern, deren Ansichten einige Monate vorher in erklärtem Gegensatz standen und bald nachher durch ein unabsehbares Zerwürfnifs getrennt wurden, dafs Capt. Penny sich gern erbot, den Capt. Ross durch Petersen mit seinem Neufoundländer Schlittengespann hinübergeleiten zu lassen. Diese Fahrt wurde jedoch vereitelt. An dem für dieselbe bestimmten Tage erhob sich ein so furchtbares Schneegestöber, dafs jeder Gedanke der Ausführung aufgegeben werden mufste und John Ross zu seinem gröfsten Mifsmuth sich genöthigt sah, auf die Theilnahme an jener Versammlung zu verzichten *).

Am 5. März waren die Berathungen in dem Winterlager der Griffith-Insel so weit vorgeschritten, dafs Capt. Austin ein förmliches Programm der von ihm vorbereiteten Schlittenreisen an Penny übersenden und sowohl über das Ziel und die Richtung derselben, als auch über die Belastung der Schlitten und über die Verpflegung und Kleidung der Mannschaft, so wie über die vereinbarten

*) Sutherland I, p. 494.

Digitized by Google

Ansätze im Einzelnen die ausführlichsten Mittheilungen machen konnte. Aber auch Penny liefs es seinerseits nicht fehlen, fünf Tage später die von ihm in allen diesen Beziehungen gefassten Beschlüsse dem Capt. Austin zu überschicken *). Bei der Vergleichung der Sätze, welche von den beiden Befehlshabern angenommen waren, ergeben sich mannichfache Abweichungen, die theils durch den verschiedenen Charakter der beiderseitigen Mannschaften, theils auch wohl durch die Verschiedenheit der Ausrüstung bedingt oder doch erklärlich sein mögen. Capt. Austin hatte vor Penny besonders eine zahlreichere Mannschaft und höher gebildete Offiziere voraus; abgesehen hiervon kam ihm wesentlich zu Statten, dafs sein Schlittengeräth in den Werkstätten der Schiffswerfte zu Woolwich aus dem bewährtesten Material mit der gröfsten Sorgfalt und Zweckmäfsigkeit angefertigt war, und nur der Zusammensetzung oder Aufstellung bedurfte, um sogleich in Bewegung gesetzt werden zu können **). Dem Capt. Penny dagegen wurde es aufserordentlich vortheilhaft, dafs ihm noch gelungen war, seine Schiffe in dem geschützten Hafen der Assistance-Bai unterzubringen, in welchem sie sich selbst überlassen bleiben konnten, während Austin's Schiffe im Packeise eingefroren waren und gegen die Eventualitäten einer plötzlichen Bewegung in den Eismassen durch eine ziemlich starke Besatzung Zurückbleibender gesichert werden mufsten. Ein anderer Vorzug für Penny waren die starken Neufoundländer Hunde, mit welchen er wenigstens zwei Schlitten bespannen und in diesen weit schneller und leichter vorwärts kommen konnte, als wenn sie von Männern gezogen wären ***). Endlich war es

*) Das Programm des Capt. Austin und die Benachrichtigung des Capt. Penny (vom 10. März) s. *Parliam. Papers* 1852, Vol. L, p. XL f. — Es mag hier zugleich angeführt werden, dafs auf die Mitwirkung des Capt. John Ross bei diesen Schlitten-Unternehmungen nicht gerechnet werden konnte, da er für dieselben gar nicht ausgerüstet und seine Mannschaft zu schwach war.

**) Vergl. die detaillirten Beschreibungen bei Osborn p. 195, Markham p. 82 Note. — Ueber die Penny'schen Schlitten s. Sutherland II, p. 6; vergl. I, p. 452, wo auf die Schwierigkeiten und Mittel der Anfertigung während des Winters hingewiesen wird.

***) Ueber die Anwendbarkeit der mit Hunden bespannten Schlitten bei gröfseren Reisen s. Sutherland I, p. 495 f. Eine äufserst lebendige Schil-

Digitized by Google

auch ein erheblicher Umstand, dafs Penny doch im Wesentlichen nichts weiter als die Küstengebiete des Wellington-Canals zu erforschen hatte, wogegen Capt. Austin genöthigt war, seine Mannschaft nach zwei bis drei weit aus einander laufenden Richtungen hin zu vertheilen.

Die Schlittenoperationen*), welche von dem Austin'schen Geschwader bestritten werden sollten, zerfielen in drei Abtheilungen:

1) Capt. Ommanney erhielt den Auftrag, sich mit 7 Schlitten (im Ganzen mit den Anführern 52 Mann) gegen das Cap Walker zu wenden und von dort in südwestlicher und westlicher Richtung weiter vorzudringen.
2) Lieut. Aldrich sollte mit 2 Schlitten (im Ganzen 16 Mann) auf dem noch unbekannten Canal im Norden der Insel Byam Martin nordwärts vordringen.
3) Lieut. M'Clintock sollte mit 5 Schlitten (im Ganzen 36 Mann) die Melville-Insel erforschen.

Es läfst sich nicht leugnen, dafs jede dieser Richtungen in dem Gesammtsystem der Nachsuchungen eine gewisse Bedeutung und selbst einige Wahrscheinlichkeit hatte, wenn auch nicht zu den Vermissten zu führen, so doch auf deren Spuren hinzuleiten. Das Cap Walker war selbst von Penny im vorigen Herbst, wiewohl vergeblich erstrebt, da Franklin dem Wortlaut der ihm ertheilten Instruction zufolge angewiesen war, von hier aus zunächst die nordwestliche Durchfahrt zu erstreben. — Lieut. Aldrich glaubte sich der Hoffnung hingeben zu können, dafs er auf den Weg treffen werde, den die Vermissten, im Fall sie durch den Wellington-Canal gegangen waren, nach der Behrings-Strafse hin eingeschla-

derung des Hergangs bei einer solchen Schlittenfahrt mit Hunden bei Osborn p. 190 f.

*) Ueber die Pläne und Zurüstungen für diese Schlitten-Expeditionen und über ihre Ausführung im Einzelnen geben die *Parl. Pap.* 1852, Vol. L, ein äufserst reiches Material. Sowohl die Ansichten und Rathschläge der verschiedenen Offiziere — unter welchen M'Clintock in dieser Beziehung vorzugsweise beachtenswerth erschien, da er im Jahre 1849 unter Capt. James Ross solche Operationen ausgeführt hatte — als auch ihre Berichte sind in diesen Band aufgenommen. Es darf kaum noch bemerkt werden, dafs die letzteren mit den hinzugefügten Karten und landschaftlichen Skizzen einen wichtigen Beitrag zur Erkundung der arktischen Regionen liefern.

Digitized by Google

gen hatten. — Lieut. M'Clintock richtete seine Fahrt zwar auf ein Ziel, von welchem Franklin abgemahnt wurde; allein es war doch leicht denkbar, dafs unvorhergesehene Umstände und neue Erfahrungen zusammengewirkt hatten, die Vermissten nach diesem von Parry im Jahre 1819 besuchten Punkte zu führen. Namentlich hatte Capt. John Ross schon 1847 die Ueberzeugung ausgesprochen, dafs Franklin auf der Melville-Insel eine Zuflucht gesucht habe und dort der von ihm (Capt. Ross) angeblich zugesagten Rettung harre; die obwaltende Ungewissheit war diesen Vermuthungen günstig und er war von Neuem zu denselben zurückgekehrt, als auch von ihm die Unwahrheit der Aussagen Adam Beck's in Folge der Erkundung des Wolstenholme-Sundes nicht mehr bezweifelt werden konnte. — Die Ausführung dieser Pläne und die Organisation der Schlittenzüge hatte indefs viele Schwierigkeiten, auf welche wir vor Allem einen Blick zu werfen haben.

Die Befehlshaber liefsen es sich sichtlich angelegen sein, diese Schlitten-Expeditionen, die mit unendlichen Beschwerden, Anstrengungen und Entbehrungen aller Art verknüpft waren, durch eine anziehende und imponirende Ausstattung äufserlich zu heben. Wie abenteuerlich und seltsam es auch erscheinen mag, so ist doch erklärlich, wie es dahin kam, dafs gerade auf diese Episode der Rettungsversuche für Franklin und seine Gefährten die in den Erinnerungen des Volks umgehenden Bilder des Ritterthums und der Kreuzzüge, mit welchen wir diese Fahrten und Kämpfe oft und gern verglichen sehen, eine eigenthümliche Anwendung gefunden haben. Jeder der 15 Schlitten, welche Capt. Austin ausschickte, erhielt nämlich seine eigene Flagge, die während der Fahrt dem oberen Verdecke entflatterte und deren Abzeichen, Farbe oder Inschrift von der zugehörigen Mannschaft mit Bedeutung, ja selbst mit einem gewissen freudigen Stolze betrachtet wurde; und man wird immerhin eine Merkwürdigkeit darin erblicken dürfen, dafs das Malteser-Kreuz, das St. Georgs-Kreuz und eine Anzahl anderer Ordensinsignien neben den Wappen einiger englischen Grafschaften in den arktischen Einöden entfaltet wurden *). Aufserdem

*) Vergl. die vollständige Uebersicht in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. L. *Additional Papers* p. 11. 12. Es dürfte bei einigen der hier

Digitized by Google

führte jeder Schlitten ein bezeichnendes Motto, welches den Männern als Wahlspruch mitgegeben wurde *). Es läfst sich gar wohl denken, dafs Aeufserlichkeiten dieser Art, in welchem Lichte sie dem Fernstehenden auch erscheinen mögen, den Eindruck eines feierlichen Ernstes machten, dafs sie selbst dazu beitragen konnten, ein gewisses Selbstgefühl zu erwecken, oder den Muth und das Feuer der Begeisterung bei Denjenigen aufrecht zu erhalten, welche im Schweifse ihres Angesichts jene schwer beweglichen Fahrzeuge oft unter Schneegestöber und widrigen Stürmen über unwegsame Klippen dahin schleppen mufsten. Dem unter ihnen herrschenden humoristischen Hange zu Personificationen entsprach es ganz, auch das gegenwärtige Unternehmen als einen Act des Kampfes aufzufassen, der für Franklin und die Seinen gegen die arktischen Elemente geführt wurde, und in diesen ihre persönlichen Feinde zu erblicken **). — Neben jenem Flaggenzeichen und Motto war jedem Schlitten noch ein besonderer Name gegeben, und es ist gewifs nicht ohne Erfolg geblieben, dafs auch für diesen Zweck Worte gewählt wurden, die in den Erinnerungen und Anschauungen der Männer einen bedeutsamen Wiederklang hatten, z. B. „Lady Franklin", „Enterprise", „Parry", „Grinnell".

Wenn die Anführer der Schlitten-Expeditionen sich hierbei der Anschauung hingeben mochten, dafs die Schlitten — in ähnlicher Weise, wie man wohl das Kameel als Schiff der Wüste bezeichnet hat — bei diesen arktischen Nachsuchungsreisen die Stelle der Schiffe vertraten: so ist ein solcher Vergleich nicht ohne einen augenfälligen Schein von Wahrheit. Denn die Schlitten gewährten den Reisenden ausschliefslich die Möglichkeit weiterer Reisen in jenen mit Eis und Schnee bedeckten Landschaften, die keinen Lebensunterhalt irgend einer Art und kein Obdach, geschweige denn irgend wo eine menschliche Wohnstätte darboten. Man konnte

---

wiedergegebenen Abbildungen heraldische Studien erfordern, um sie genau zu bestimmen.

*) Z. B. *„Domine dirige nos"; — „Nil desperandum"; — „Faithful and firm"; — „Persevere to the end"; — „Sequor juvare"; — „Respice finem"* u. s. w.

**) Osborn p. 217: *They spoke of cold as „Jack Frost" a real tangible fol, with whom they could combat and would master.*

Digitized by Google

mit Recht sagen, dafs von diesen Fahrzeugen allein das Fortschreiten und selbst das Leben der Reisenden abhing; der Bruch eines Schlittens hätte unter Umständen den Untergang der Mannschaft unabwendbar nach sich ziehen müssen. Diese Fahrzeuge enthielten in der That jeglichen Bedarf, wenn auch nur im kärglichen Zuschnitt für einen nach Wochen und Tagen ängstlich bemessenen Zeitraum: die Nahrungsmittel und die zu deren Bereitung und Genufs erforderlichen Utensilien und Vorräthe, daneben die Arzneien, chirurgischen Instrumente und Apparate; die Wäsche und die Reserve-Kleidungsstücke, da auch diese unter Umständen unentbehrlich werden konnten; ferner die Zelte *), welche zur Zeit der Rast und des Schlafes ihnen Obdach gaben, und die Hülfsmittel zum Aufschlagen derselben; die Werkzeuge oder Geräthe für die Arbeiten im Schnee und Eis, welche zur Herrichtung eines Zeltplatzes erfordert wurden; die Mackintoshdecken, welche als Unterlage der Schlafstätte auf dem Boden oder über der Schneedecke ausgebreitet wurden, die etwa 7 Fufs langen aus wollenen Decken zusammengenähten Säcke, welche, indem sich die Männer mit ihrer vollen Kleidung mit Ausnahme der Stiefeln gleichsam hineinsteckten, die Stelle des Bettes vertraten. Dazu kam für jeden Schlitten ein Schiefsgewehr, ein Sextant, Schreibzeug und Cylinder, um an geeigneten Stellen Urkunden ihrer Anwesenheit niederzulegen, und tausend Kleinigkeiten, deren der civilisirte Mensch nicht entrathen kann. Alle diese Erfordernisse waren auf das Genaueste ermittelt, festgestellt und berechnet. Mit unglaublicher Sorgfalt war vorgesehen, dafs kein zur Sicherung des Lebens und der Gesundheit unentbehrlicher Artikel fehlte; mit der strengsten Consequenz war ausgeschieden, was sich irgendwie als überflüssig ergab. Auch auf die Hülfsmittel, welche zur Erleichterung des Bewegens gereichen oder gegen plötzlich eintretende Hindernisse der Fahrt erfordert werden konnten, wurde mit Umsicht Bedacht genommen. Jeder Schlitten war mit einem Segel ausgestattet, welches bei günstigem Winde der Arbeit des Ziehens einen beträcht-

*) Diese Zelte waren 6 Fufs breit, 6 Fufs hoch und 8½ Fufs lang. Es wird bemerkt, dafs die Breite in Folge des Einlaufens der Seiten auf dem Eise sich beinahe um einen Fufs verminderte und daher in Wirklichkeit höchstens 5 Fufs 2 Zoll betrug. Markham p. 81 Anm.

Digitized by Google

lichen Vorschub leistete; hin und wieder liefs man grofse Drachengebilde emporsteigen, die den Lauf des Fahrzeugs beförderten und zugleich den Gefährten in der Ferne auf weite Strecken hin zum Signal dienten. Endlich fehlten auch tragbare Böte zur Ueberfahrt des offenen Wassers, welches etwa in den Weg kommen mochte, bei dieser Ausrüstung nicht; sie waren aus Gutta-Percha oder geölter Leinwand angefertigt und wurden auf den eisernen Stäben befestigt, welche an den vier Ecken des Schlittens angebracht waren; man sah es als eine sehr glückliche Auskunft an, dafs sie während der Fahrt als Oberdecke des Schlittenhauses dem Inhalte desselben zugleich den ersprieſslichsten Schutz gewährten.

Nichts würde indefs täuschender sein, als wenn man unter diesen Schlitten sich schlanke, gleichsam spielend bewegliche Fuhrwerke vorstellen möchte. Vielmehr vereinigten sich in ihrer ganzen äufseren Erscheinung der Eindruck dauerhafter Solidität mit einer in die Augen fallenden Schwere, Gedrücktheit, Massenhaftigkeit. Dieſs zeigt sich schon aus den Abbildungen, welche die Reisewerke liefern *), und selbst bei der oberflächlichsten Erwägung dessen, was damit geleistet werden sollte, ergiebt sich sogleich, dafs das nicht anders sein konnte. Man denke sich jene 12 Fufs langen, 1½ Zoll dicken, aber nur 8 bis 11 Zoll hohen, mit Eisen beschlagenen Läufe, wie sie auf ihren 2½ Fufs breiten Queerhölzern, ein verhältnifsmäfsig niedriges, zu einer unförmlichen Länge ausgedehntes Gestell trugen, innerhalb dessen alle jene Vorräthe und Erfordernisse zusammengepackt waren. Das Gewicht des eigentlichen Ballasts betrug nicht weniger als 440 Pfund; mit Einschlufs der Mundvorräthe auf 40 bis 42 Tage kam auf jeden der 6 oder 7 Männer, welche den Schlitten ziehen mufsten, eine Belastung von 201 bis 204 Pfund; und dieſs war bei den vielen Hindernissen und Schwierigkeiten der Wege auf dem nur selten glatten und ebenen Eise und auf den unter allen Umständen nichts weniger als gebahnten Küsten schon ein sehr hoher Satz. Sehr schwer liefs sich sagen, wie viele Meilen auf diese Weise täglich zurückgelegt werden könnten; neben der Beschaffenheit der Wege kam hierbei auch Wind und Wetter in Anschlag, durch welche

*) Osborn die Tafel zu p. 204—5.

Digitized by Google

bisweilen Unterbrechungen für einen Tag und selbst für mehrere Tage unvermeidlich wurden. Da man jedoch hierüber einen Anhaltspunkt gewinnen zu müssen glaubte, vereinigten sich die Gutachten der Offiziere auf Grund der Ergebnisse bei den Probefahrten zuletzt dahin, dafs im Durchschnitt für jede Tagereise eine Strecke von 10 engl. Meilen anzunehmen sei.

Da es nun unerlässlich erschien, in mehr als einer Richtung wo möglich mindestens 300 bis 400 engl. Meilen weit vorzudringen, wurde ein förmliches System von Hülfs- oder Proviantschlitten erdacht, dessen Grundzüge wir zuvörderst an einem speciellen Beispiel in der Kürze uns anschaulich zu machen versuchen müssen.

Vor Allem war es als nothwendig erkannt, die Richtung im Süden und Südwesten jenseit des Cap Walker auszukundschaften, und dem Capt. Ommanney wurden, indem ihm die Leitung dieses Unternehmens übertragen war, sieben Schlitten zur Verfügung gestellt. Als erste Station dieser Expedition wurde das Cap Walker angenommen, welches von der Griffith-Insel aus in 5 bis 6 Tagen zu erreichen war. Daher wurde während dieses ersten Theiles der Fahrt der eine jener sieben Schlitten ausschliefslich darauf verwendet, die übrigen sechs mit dem zu den täglichen Mahlzeiten erforderlichen Mundvorrath zu versorgen, und zugleich mit der Weisung versehen, von dort zu den Schiffen zurückzukehren, neue Vorräthe einzunehmen und dieselben an einer bestimmten Stelle für die Verproviantirung der übrigen Mannschaften bei ihrer Rückkehr zu vergraben. — Durch diese Auskunft waren daher sechs Schlitten in den Stand gesetzt, vom Cap Walker aus nicht blos mit vollständigen Vorräthen aufzubrechen, sondern sie brauchten auch bei ihrer Rückkehr nur bis zu demselben Punkte auszureichen, da sie sich darauf verlassen konnten, daselbst neue Vorräthe zu finden. Diese 6 Schlitten theilten sich bei der Weiterreise in drei Partien; es war bestimmt, dafs je zwei Schlitten sich 10 Tage lang (mithin — jede Tagereise zu 10 engl. Meilen berechnet — auf eine Strecke von 100 engl. Meilen) zusammenhalten sollten, und zwar in der Weise, dafs der eine lediglich als Begleitschlitten zur Verproviantirung des anderen benutzt, und angewiesen wurde, demselben nicht nur unterwegs alle erforderlichen Lebensmittel zu gewähren, sondern auch auf dem nach 10 Tagen erreichten Punkte für dessen

Digitized by Google

Rückkehr einen zehntägigen Proviant einzugraben. Damit hatte der Begleitschlitten seine Aufgabe erfüllt; er hatte nun nichts weiter zu thun, als mit dem ihm noch übrigen zehntägigen Proviant zum Cap Walker umzukehren, dort den bereits wieder vorfindlichen Proviant aufzunehmen und sich zu den Schiffen zurückzuwenden. — Für die übrigen drei Schlitten war aber so viel erreicht, dafs sie auf einem 150 Meilen von der Griffith-Insel entfernten Punkte mit noch vollständigen 40tägigen Vorräthen ihre weiteren Operationen begannen, und an demselben Punkte bei ihrer Rückkehr die weiter erforderlichen Vorräthe vorfanden. Sie waren in den Stand gesetzt, mit einer erlesenen, möglichst rüstigen Mannschaft (denn Diejenigen, welche gelitten hatten, wurden bei den zurückgehenden Begleitschlitten untergebracht) noch 20 Tage oder 200 engl. Meilen, mithin im Ganzen auf 350 engl. Meilen von der Griffith-Insel vorzudringen.

Nachdem diese Mafsregeln beschlossen waren, konnten über die Bestimmung des Zeitpunktes für den Aufbruch der Schlitten-Expeditionen kaum noch Zweifel obwalten. Denn einerseits mufste die Rückkehr derselben spätestens bis Ende Juni erfolgen, weil das Aufgehen des Eises, wenigstens in einzelnen Theilen des Meeres, von da ab mit jedem Tage zu erwarten stand; andererseits waren zur Hin- und Rückfahrt mindestens 70 bis 75 Tage erforderlich, wenn der westliche Theil der Melville-Insel, wo man den sogenannten Winterhafen (*Winter Harbour*) als einen der wahrscheinlichsten Zufluchtsstätten Franklin's ansah, erreicht werden sollte. Demnach schien es unmöglich, diese Reisen, der dringenden Mahnung des Capt. John Ross zufolge, bis zur zweiten Maiwoche aufzuschieben *); vielmehr wurde auf Grund einer einfachen Berechnung erkannt, wie unerlässlich es war, schon im April und wenn irgend möglich schon in der ersten Hälfte dieses Monats von den Schiffen abzufahren.

Am 10. März erliefs Capt. Austin einen an die Offiziere, See-

*) Die Motivirung dieses Raths ist merkwürdig genug: Sutherland I, p. 494: *Sir John* (Ross) *to impress them with the importance of not leaving their ships before the second week in Mai, for before that time they might expect lower temperatures than* — 25°, *at which he says the human blood freezes.*

Digitized by Google

männer und Matrosen seiner Expedition gerichteten Tagesbefehl *), in welchem er bedeutungsvoll ankündigte, dafs die Zeit herbeigekommen sei, in welcher der hochwichtige Auftrag ihrer Aussendung von Neuem ausschliefslich in Obacht genommen werden müsse. Fortan gelte nicht mehr, wie bisher, vorwiegende Sorge oder Rücksicht für Gesundheit und Wohlbefinden, sondern praktische Vorbereitung auf das, was zunächst für die Aufsuchung der Vermissten zu unternehmen beschlossen worden. Demgemäfs seien die bisher zur Belehrung und zum Vergnügen ausgesetzten Stunden bis 8 Uhr Abends von jetzt an auf Zurüstungen für die Schlittenreisen zu verwenden. Schliefslich ermahnte er Alle auf's Eindringlichste, mit Herz und Hand in Eintracht zusammen zu stehen für das grofse Werk, damit sie im Vertrauen auf Gottes Gnade und Schutz ihrer dereinstigen Rückkehr zum heimischen Heerde getrost entgegen sehen könnten.

Nachdem am 28. März diese Vorbereitungen vollendet waren, wurde am 4. April ein Schlitten ausgeschickt, um die im vorigen Herbst niedergelegten Vorräthe nachzusehen und nöthigen Falls zu ersetzen. Die Ausfahrt der übrigen Schlitten, zuerst auf den 9. April bestimmt, mufste in Folge eines plötzlichen ungünstigen Umschlags der Witterung um einige Tage ausgesetzt werden. Am 12. April — es war der Sonnabend vor dem Palmsonntage — kamen die 14 Schlitten, welche in den nächsten Tagen ihre Fahrt antreten sollten, bei einem Felsenabhange an der Nordwestspitze der Griffith-Insel zusammen, wo in Gegenwart des Capt. Austin eine Musterung und Probefahrt gehalten wurde. Da die ganze Ausrüstung sich hierbei auf's Vortrefflichste bewährte und Alles ging, wie man es nicht besser wünschen konnte, gaben sich die Mannschaften in den dort aufgeschlagenen Zelten, bei welchen auch eine Garküche nicht fehlte, trotz der strengen Kälte der freudigsten und hoffnungsvollsten Stimmung hin. Der folgende Sonntag vereinigte die ganze Schiffsgemeinde noch zu einer Gebetsversammlung. Am 14. war das Wetter so stürmisch, dafs die Abfahrt doch erst den 15. Abends erfolgen konnte. Capt. Austin, der mit 75 Mann bei

*) *General Memorandum.* Abgedruckt in den *Parliam. Papers* a. a. O. p. 10.

Digitized by Google

den Schiffen zurückblieb, hielt bei dieser Gelegenheit noch eine feierliche Anrede *), in welcher er seine Freude über den bis dahin überall sichtbaren Geist der Einigkeit und wackern Gesinnung und seine Hoffnung für das Gelingen der Unternehmung auf's Anerkennendste aussprach, zum Gehorsam gegen die Oberen und bei etwa vorkommenden Mifsverständnissen und Reibungen zur Nachgiebigkeit und Versöhnung ermahnte, und zuletzt noch hinzufügte, dafs er zwar nicht in Person, aber doch mit seinen heifsesten Wünschen und Gebeten die ausziehenden Mannschaften auf allen ihren Schritten begleiten werde.

Es war am 15. April Abends 10 Uhr, als sich die beiden Hauptabtheilungen der Schlittenzüge nach zwei verschiedenen Richtungen in Bewegung setzten. Sogleich die erste Nacht war äufserst beschwerlich. Capt. Ommanney, dessen Erkundungen wir zunächst verfolgen, führte seine Schlitten einem heftigen Schneesturm aus Südwesten entgegen, der den Transport der Schlitten über die harten Schneerücken, welche sich auf dem Eise angesammelt hatten, höchst mühevoll und angreifend machte. Um 2 Uhr früh wurden die Zelte aufgeschlagen und hierauf das Abendessen gereicht. Um 4 Uhr legten sich die Männer in ihren Nachtsäcken zur Rast; aber das Wetter war zu furchtbar und die Situation zu neu, als dafs sie hätten Schlaf finden können. Auch am folgenden Tage dauerte der tosende Sturm noch fort; erst gegen Abend legte er sich. Um 3 Uhr Nachmittags wurde das „Frühmahl" bereitet, und um 6 Uhr setzten sich die Mannschaften, nachdem der Gesundheitszustand eines Jeden untersucht und befriedigend befunden war, nach dem gemeinsamen täglichen Gebet wiederum in Bewegung. So viel als möglich wurde immer die Nachtzeit zur Reise, die Tageszeit zur Rast verwendet: theils um die schädlichen Einwirkungen zu vermeiden, welche der blendende Schnee beim Sonnenschein erzeugte **), theils auch, um die Stunden der

*) *An address made by Capt. Austin to the spring searching parties, on the occasion of their departure from the North West Point of Griffith Island in execution of the duties assigned to them* in den *Parliam. Papers* a. a. O. p. 291.

**) Als die Reisenden einstmals — es war am letzten April Nachmittags — am hellen Tage aufzubrechen versuchten, hatten sie diefs schwer

Digitized by Google

wärmenden Temperatur für die Zeit des Schlafes zu gewinnen. Denn nur zu bald ergab sich, dafs weder die Zelte, noch die Bedeckungs- und Kleidungsmittel hinreichten, um die erforderliche Wärme hervorzubringen, und es verging manche Nacht, in welcher die Männer vor Frost und Kälte schlaflos blieben. Ein anderes sehr peinliches und hemmendes Ungemach entstand daraus, dafs die Stiefeln während der Rastzeit zusammenliefen und „eisenhart" wurden. Aber es würde zu weit führen, alle die kleinen Leiden, mit welchen sie zu ringen hatten, selbst nur aufzuzählen; wir werden uns daher darauf beschränken, der Richtung und dem Verlauf dieser Expeditionen im Allgemeinen zu folgen.

---

zu bereuen. Ihr Weg führte sie auf einer, vom reinsten Schnee bedeckten unabsehbaren Ebene der Sonne entgegen; wohin man auch blickte, da schimmerte Alles im weifsen, strahlenden, blendenden Glanze (*white, brilliant, dazzling*). Vergebens richtete sich das Auge von der Erde zum Himmel, um einen Ruhepunkt, einen schattigen Fleck zu finden; denn einen solchen gab es nirgends. In unbegrenzter Fülle und wie mit unbarmherziger Gewalt ergofs sich das Sonnenlicht aus dem wolkenlosen Aether durch die stille aber frostkalte Atmosphäre. An demselben Abend fühlten einige Reisende im Augapfel einen dumpfen Schmerz, wie er wohl nach übermäfsiger Anstrengung einzutreten pflegt; am folgenden Morgen versagte ihnen die Sehkraft ganz. Die Schilderung dieses Leidens ist ergreifend. Rings umgeben von einer endlosen Schneewüste, einige Tagereisen von der Behausung ihrer Schiffe, sahen sie sich von einem hülflosen Zustande bedroht, in welchem sie der Minderzahl ihrer Gefährten — denn unter den 30 Personen, welche mit den 4 Schlitten damals beisammen waren, lagen 16 Gemeine und 1 Offizier darnieder — die an ihrer eigenen Plage schon mehr als genug hatten, noch zur Last werden mufsten. Welch ein furchtbares Gefühl, als bei einer solchen Lage das Auge nach und nach wie von einer Decke überzogen wurde, die sich immer mehr und mehr verdichtete, und ihnen die Gegenstände immer matter und matter erschienen, bis sie zuletzt die tiefste Finsternifs umhüllte. So verging der erste Mai unter den schwermüthigsten Aussichten, die sich indefs glücklicherweise bald wieder lichteten, da das Uebel der Schneeblindheit (*snow-blindness*) eben so schnell wieder verging, als es überhand genommen. S. *Parliam. Papers* 1852 a. a. O. p. 37 (Bericht von Ommanney) und besonders Osborn p. 214. 15. Obgleich Capt. Austin den Reisenden ausdrücklich untersagt hatte, an einem der neu entdeckten Punkte das Recht des Namengebens zu üben, siegte doch diefsmal die Macht des Eindrucks über die Strenge des Verbots; der Name „*Snow-blindness-Point*" wird an jener Stelle haften, wenn ihn auch die Admiralitäts-Karten vorenthalten!

Digitized by Google

Capt. Ommanney erreichte erst am Oster-Dienstage den Fuſs des etwa 1000 Fuſs hohen Roth-Sandstein-Felsens *), der die Hauptmasse des ostwärts in schroffen Abrissen, westwärts in Wellenlinien nach und nach abfallenden, bei hellem Wetter unglaublich weithin sichtbaren Cap Walker bildet. Alles machte hier den Eindruck der tiefsten und trostlosesten Oede, vor welchem jede Hoffnung selbst eines Anzeichens der Vermissten dahinschwand; die sofort angestellten Nachforschungen bestätigten, daſs sich hier nirgends die entfernteste Spur eines Europäers zu erkennen gab. Nachdem das Terrain der Umgegend erkundet war, entschloss sich Capt. Ommanney, einem Schlitten unter Anführung des Lieut. Browne die Auskundschaftung des ostwärts vom Cap Walker, zwischen der Westküste von Nord-Somerset und dem Prinz-Wales-Lande südwärts hinlaufenden Canals zu übertragen, auf welchem Franklin möglicher Weise nach der nordwestlichen Durchfahrt gesucht haben konnte. Er selbst verfolgte mit 5 Schlitten die südwestliche Richtung, muſste aber schon am 28. einen derselben, und wiederum am 4. Mai einen andern nach den Schiffen zurückschicken, weil mehrere Männer durch Frostbeulen zur Weiterreise unfähig geworden waren. Nachdem am 6. Mai auch der letzte Geleitschlitten seine Rückkehr angetreten, setzten zwei Schlitten unter Ommanney und Osborn die Weiterfahrt noch bis zum 24. Mai fort. Ommanney beschloss seine Fahrt damit, daſs er ringsum den Küstenrand einer groſsen Bai auskundschaftete, in deren Hintergrunde er einen alten Steinhaufen entdeckte, der vor langen Jahren von Eskimoschaaren zum Niederlegen von Lebensmitteln errichtet zu sein schien. Osborn erreichte, etwa 50 engl. Meilen weiter westlich, eine zweite Bai, welche später mit seinem Namen benannt wurde. — Browne war in dem ihm zugewiesenen

*) Diese Angabe bei Osborn p. 212: *The Cape* (Walker) *itself, full* 1000 *feet in altitude.* — Abweichend bemerkt Ommanney in seinem Tagebuche (*Parliam. Papers* p. 49): *the cliffs rise perpendicular from the beach* 600 *and* 700 *feet.* Beide Angaben beruhen offenbar lediglich auf dem Eindrucke der Anschauung, nicht auf Vermessung. Das Cap liegt auf einer dem Prinz-Wales-Land vorgestreckten Insel und besteht aus einer von Nord-West nach Süd-Ost laufenden Klippenreihe, deren Hauptkuppe nach Osten gerichtet ist.

Digitized by Google

Gebiete des grofsen Meerbusens, der seitdem den Namen Peel-Sund erhalten hat, bis zum 13. Mai gegen 75° 15′ n. Br. südwärts vorgedrungen.

In der Reihe der Unternehmungen zur Aufsuchung Franklin's nehmen gerade diese Expeditionen eine sehr wichtige Stelle ein. Sie haben das ziemlich bestimmte Ergebnifs geliefert, dafs Franklin in der Richtung des Cap Walker die nordwestliche Durchfahrt nicht versucht haben kann. Abgesehen davon, dafs sich weder an der Riesenkuppe des Cap, noch sonst irgend wo eine Spur der Vermissten zeigte, ergab sich auch, dafs die Meerestheile, sowohl im Westen als im Süden, aufser dem Bereich der Strömungen und des Wechsels von Ebbe und Fluth lagen. Das Meeresbecken hatte hier fast durchgehends nur eine sehr geringe Tiefe und war an vielen Stellen bis auf den Grund ausgefroren. Ueberall zeigte sich das Eis äufserst dick und fest, aufserdem beim Aufhauen sehr trinkbar und zur Bereitung von Speisen geeignet. Alle diese Umstände bestätigten, dafs die Massen sehr alt sein mufsten. Capt. Ommanney glaubte in Folge dieser Beobachtungen den Gedanken, dafs jemals Schiffe in südwestlicher Richtung vom Cap Walker Amerika erreicht haben könnten, als beseitigt ansehen zu müssen*).

Die neuen geographischen Entdeckungen aller dieser Schlittenzüge betragen, den offiziellen Angaben oder Schätzungen zufolge, in der Länge 505 engl. Meilen. Davon kommen auf Capt. Ommanney 205, auf Lieut. Osborn 70, auf Lieut. Mecham, der einmal seinen Schlitten stehen liefs, um eine Excursion in's Innere des Prinz-Wales-Landes zu machen, 80 Meilen; endlich auf Lieut. Browne 150 Meilen**).

---

*) *Parliam. Papers* a. a. O. p. 51. Ommanney drückt sich so aus: . . . „*consequently I entertain no hopes of ships ever reaching the continent of America south-west of Cape Walker.*“

**) Von den Führern der einzelnen Schlitten sind ausführliche Tagebücher geliefert, in welchen sie über die Verwendung jeder Stunde Rechenschaft ablegen, und alle Erfahrungen und Beobachtungen über Wind und Wetter, über den Charakter der Landschaft u. s. w. eingetragen haben. Capt. Ommanney ist demnach 43 Tage auf der Hinfahrt zu seinem entferntesten Punkte und 17 Tage auf der Rückfahrt unterwegs gewesen; 536½ Stunden wurden zum Rasten, Speisen und Packen verwendet, 515 Stunden gingen theils durch den Aufenthalt in Folge des Wetters und der Schnee-

Digitized by Google

Das Küstengebiet ging südwestlich vom Cap Walker nach und nach vom Rothen Sandstein in Kalkstein über; die kühnen Klippenbildungen hörten mit dem 100° w. L. ganz auf und die Landschaft nahm den Charakter einer einförmigen, höchst ermüdenden Schneewüste an, aus welcher indefs im Innern wellenförmige Hügelbildungen bis zu 500 Fufs Höhe emporstiegen. Von animalischem Leben schienen jene Küsten beinahe verlassen zu sein; nur einmal wurden eingefrorene Spuren von Rennthieren und eines Bisamochsen entdeckt; selbst Bären schienen ganz zu fehlen*). Am Cap trafen sie nur ein paar Schneehühner, einzelne Füchse und zahlreiche Spuren von Hasen. Indefs läfst sich doch annehmen, dafs diese Wildnifs zur Sommerszeit einen anderen Charakter annimmt. Lieut. Browne bemerkte an Abhängen in der Nähe des Cap Walker schon in dieser frühen Jahreszeit eine gewisse Vegetation**); und erblickte drei weifse Hasen und einige Schneeammern, von welchen letzteren Thieren eines erfroren gefunden wurde. Eine höchst merkwürdige Erscheinung sind die seit Jahrhunderten verlassenen Eskimo-Wohnungen, welche von Ommanney am Cap Walker und von Lieut. Mecham fünf Tagereisen weiter südwestlich entdeckt wurden***).

Lieut. Aldrich, der an der Westküste von Bathurst-Land über den 76° n. Br. vordrang und ungefähr 70 engl. Meilen eines bisher noch unentdeckten Gebiets auskundschaftete, kehrte nach einer 62tägigen Abwesenheit ebenfalls zu den Schiffen zurück, ohne Spuren der Vermissten gefunden zu haben. Er hatte während dieser Zeit nur 308 Meilen auf die Reise verwenden, und auf der Hinreise nur $8\frac{3}{4}$, auf der Rückreise über die Byam-Martins-Insel, wo er Proviant einnehmen konnte, $10\frac{13}{20}$ Meilen täglich zurücklegen können. Auf der Hinreise traf er am 27. April an der Küste des Bathurst-Landes 4 Rennthiere, die unter dem Schnee

---

blindheit u. s. w., theils durch die Nachsuchungen verloren. In den übrigen 373 Stunden wurden 480 engl. Meilen zurückgelegt. Bei der Hinfahrt wurden im Durchschnitt täglich nur $9\frac{3}{17}$ Meilen, bei der Rückfahrt dagegen täglich $12\frac{1}{7}$ Meilen zurückgelegt.

*) Osborn p. 220.

**) *Parliam. Papers* 1852 a. a. O. p. 75: *On the slopes near Cape Walker considerable vegetation was seen.*

***) *Parliam. Papers* a. a. O. Ommanney p. 49 und Mecham p. 59.

Digitized by Google

ihre Nahrung suchten. Daraus hat man gefolgert, dafs diese Thiere sich im Winter nicht südwärts zur amerikanischen Küste wenden. Eine andere merkwürdige Beobachtung waren zahlreiche Züge nordwärts wandernder Vögel.

Die Palme dieser Schlitten-Expeditionen wurde von Lieut. M'Clintock errungen, der überhaupt recht eigentlich die Seele derselben war, und bei der Organisation im Ganzen wie im Einzelnen den entscheidendsten Einfluſs geübt hat. Ihm war vom Capt. Austin die Oberleitung des nach dem Westen und Nordwesten bestimmten Schlittenzugs in derselben Weise übertragen, wie Ommanney den Oberbefehl über die Süd-West-Abtheilung führte; Lieut. M'Clintock war, da er das am weitesten entfernte Ziel der Melville-Insel erreichen sollte, schon im Herbst darauf bedacht gewesen, an zwei Punkten seines Weges Depôts von Vorräthen anzulegen und die am 4. April vorausgeschickten Proviantschlitten hatten, — als sie diese Vorräthe durch Bären, welche augenscheinlich mit den Zinnbüchsen noch ihr muthwilliges Spiel getrieben, fast ganz zerstört fanden, — Sorge getragen, sie auf eine mehr gesicherte Weise zu ergänzen und zu ersetzen. Lieut. M'Clintock führte anfangs 7 Schlitten, denn auch die beiden Schlitten für Lieut. Aldrich gehörten zu seiner Abtheilung und gingen bis zum Bathurst-Land mit ihm desselben Weges. Im Lauf der ersten Tage, die dem südwestlichen Schlittenzuge unter Ommanney durch widrige Stürme so beschwerlich wurden, nahm er die Gelegenheit wahr, durch Aufspannen der Segel den Mannschaften die Arbeit des Ziehens zu erleichtern. Am 11. Mai wurde von zwei für die Auskundschaftung der Melville-Insel bestimmten Hauptschlitten, nachdem die zur Verproviantirung ihnen beigegebenen Geleitsschlitten den Rückweg angetreten hatten, die Ostküste derselben erreicht. Aber an diesem Punkte gingen auch die Wege dieser beiden Schlitten auseinander, indem Lieut. M'Clintock sich selbst vorbehielt, an der Südküste der Melville-Insel vorzudringen, und dem Lieut. Bradford den Auftrag ertheilte, die nördliche oder nordwestliche Richtung zu verfolgen. Mit bewegtem Gefühl, aber nicht ohne lebhafte Hoffnungen für die Ergebnisse des Unternehmens trennten sich die beiderseitigen Mannschaften, indem ihre Führer zuletzt noch die nöthige Abrede nahmen, um ihre Wiederbegeg-

Digitized by Google

nung auf der Heimkehr zu den Schiffen herbeizuführen. Lieut. M'Clintock besuchte nun der Reihe nach die Punkte, welche, seitdem sie Parry in den Jahren 1819 und 1820 besichtigt und benannt hatte, von keinem menschlichen Wesen wieder betreten waren. In dem von John Ross so bedeutsam genannten Winter-Hafen, an der Stelle des Parry'schen Winterlagers, fand M'Clintock am 21. Mai zwar noch die Inschrift des merkwürdigen Sandsteinfelsens*) aus jener Zeit und manche verstreute Ueberbleibsel des Winteraufenthalts der Schiffe „Hecla" und „Griper", welche Parry dorthin geführt — aber keine Spur von Franklin und seinen Gefährten. Dennoch setzte M'Clintock unverweilt seinen Weg noch bis zum Cap Dundas am Westrande der Melville-Insel fort, und bestieg hier am 28. Mai die 700 Fufs hohe Klippe, von welcher herab sich, da das Wetter sehr klar war, eine Ansicht der aus einer Ferne von 60 engl. Meilen hoch hervorragenden und tief eingeschnittenen, wilden Steilklippen des bereits von Parry erblickten und benannten Banks-Landes eröffnete**). Nordwärts, etwa 70 Meilen von Banks-Land entfernt, erblickte er die nach Westen laufenden Küsten eines Landzuges, in dessen Innern er Thalbildungen zu erkennen glaubte, während geradeaus im Westen das Eismeer sich unabsehbar auszudehnen schien. Weiter erreichte er am 1. Juni Bushnan's Cove, wo Parry den 11. Juni 1820 gerastet hatte. Auf diesen letzten Punkt waren noch immer einige Erwartungen gesetzt, da man meinte, dafs die nordwestliche Durchfahrt im Norden der Parry-Inseln hier vorüberführen müsse und Franklin, hätte er diesen Weg eingeschlagen, schwerlich unterlassen haben konnte, hier anzulanden und Nachrichten über sein Unternehmen niederzulegen. Aber auch diese letzte schwache Hoffnung erwies sich trügerisch; man fand nur die Spuren der Parry-schen Lagerstätte, die Trümmer seiner Karre, deren Axe hier zerbrochen war, und den von ihm niedergelegten Cylinder, dessen

*) Bemerkenswerth ist die Abbildung dieses 10 Fufs hohen, 22 Fufs langen, 7—8 Fufs breiten Felsens mit dem Facsimile der Inschrift, in den *Parliam. Papers* a. a. O. p. 174. Ueberhaupt ist es von grofsem Interesse, die Reisebeschreibung Parry's mit dem sehr ausführlichen Bericht der Erkundungen des Lieut. M'Clintock zu vergleichen.

**) Vgl. *Parliam. Papers* a. a. O. p. 166 (Bericht von M'Clintock).

Digitized by Google

Inhalt indefs, als man ihn in heifsem Wasser aufthaute, fast ganz unleserlich befunden wurde. Die Thierwelt zeigte sich so wenig scheu, dafs die Vermuthung ihrer langjährigen Ungestörtheit sich unwillkürlich aufdrängte *). M'Clintock wandte sich nun nach dem Winterhafen zurück und trat von dort am 6. Juni in möglichster Eile seine Heimreise zu den Schiffen an, die um so weniger noch Aufschub litt, da das Aufgehen des Eises nahe bevorstehen konnte. Am 28. traf er an der Südostspitze des Bathurst-Landes, wenige Tagereisen von der Griffith-Insel, mit Bradford zusammen, der an der Ostküste der Melville-Insel bis 76° 15′ gelangt war. Am 4. Juli kamen Beide mit ihren, durch die Beschwerden der langen Reise hart angegriffenen Mannschaften, nach 80tägiger Abwesenheit, wieder bei den Schiffen an **), wo man ihrer bereits mit um so ängstlicherer Spannung harrte, da die täglich anwachsenden Wasserlaken auf der Oberfläche des Eises die Nähe der schiffbaren Jahreszeit verkündigten und an den übrigen Schlitten die Erfahrung gemacht wurde, dafs die tragbaren Böte, welche zur oberen Bedeckung angewandt waren, unter dem Einflufs der wechselvollen Witterung ihre Brauchbarkeit einbüfsten.

Auch unter den Männern, die mit M'Clintock auszogen, mufsten manche unterwegs zurückkehren, weil sie durch Frostbeulen mehr oder weniger empfindlich Schaden genommen hatten; ein

*) Lieut. M'Clintock hat bei seinen Streifzügen auf der Melville-Insel etwa 80 Stück Bisamstiere und Rennthiere gesehen und konnte deren nach Belieben erlegen. Osborn p. 226. — Im Winterhafen kam ein Hase mehrere Tage so nahe, dafs die Mannschaft ihn leicht hätte greifen können. *Parl. Papers* a. a. O. p. 174: „*I have never seen any animal in its natural state so perfectly fearless of man, and there can scarcely be a more convincing proof that our missing countrymen have not been here.*“

**) M'Clintock hat während dieser Schlittenreise in 595 Stunden ungefähr 770 engl. Meilen, im Durchschnitt täglich 10⅔ engl. Meilen, zurückgelegt; 1133 Stunden waren zur Rast, 45 zu den Mahlzeiten verwendet; aufserdem sah er sich 76 Stunden theils durch Krankheiten u. s. w., theils durch Nachsuchungen, und 64 Stunden durch schlimmes Wetter aufgehalten. Der entfernteste Punkt, den er erreicht, war in gerader Linie etwa 300 engl. Meilen von den Schiffen entfernt; unter den von ihm ausgekundschafteten Gebieten konnten nur 40 engl. Meilen als „neu entdeckt“ bezeichnet werden, während Bradford auf seiner sonst viel beschränkteren Reise sich rühmen konnte, 155 Meilen neu entdeckt zu haben.

Digitized by Google

Mann des Geleitschlittens von Bradford erkrankte schon am 23. April an Frostbeulen (man schob die Schuld darauf, dafs er sich nicht bewegen liefs, seine Lederstiefeln *) mit Pelzgamaschen zu vertauschen) dergestalt, dafs er in dem ersten zurückkehrenden Schlitten zurückgefahren werden mufste und am Tage seiner Wiederankunft bei den Schiffen verstarb. Er hat auf der Griffith-Insel sein einsames Grab gefunden **). Dieser Todesfall machte grofses Aufsehen, zumal derselbe auf diesen Geschwadern der einzige blieb. Die Mannschaften alle bewährten unter den furchtbarsten Beschwerden einen bewundernswerthen Eifer und die rühmlichste Ausdauer. Ein Ingenieur des Dampfboots „Pioneer", Namens Webb, trat in die Reihe der zum Ziehen verwendeten Männer, indem er als Führer keine Stelle finden und sich doch nicht entschliefsen konnte, von der Theilnahme an den Schlitten-Expeditionen abzustehen; er hat Osborn bis zu dem entferntesten im Südwesten erreichten Punkte begleitet. Nicht selten mag auch persönliches Interesse an dem Schicksal der Vermissten bei diesen Thaten von Einflufs gewesen sein; Einer der Gefährten Aldrichs, der einen Schwager unter den Vermissten hatte, während einer seiner Brüder und ein anderer Schwager mit Collinson abgesegelt waren, mochte mit der Hoffnung ausgezogen sein, allen dreien in den arktischen Meeren zu begegnen ***); es ist nicht zu bezweifeln, dafs er nur mit den erschütterndsten Erinnerungen heimkehrte.

Capt. Penny hatte die Genugthuung, sämmtliche Arbeiten und Vorbereitungen für die von ihm übernommene Aufgabe in der ersten Hälfte des April beendigt und sich in den Stand gesetzt zu sehen, fast gleichzeitig mit der Ausfahrt der Austin'schen Schlittenzüge nicht weniger als 6 Schlitten zur Erkundung des Wellington-Canals aussenden zu können. Geleitet von der Ueberzeugung,

---

*) Es scheint als habe der Unglückliche heimlich und gegen den Willen der inspicirenden Offiziere die ledernen Stiefeln unter den Gamaschen beibehalten, s. *Parliam. Papers* p. 147 und vergl. p. 134—35. Jeden Falls fehlte es gleich beim Erscheinen des Uebels weder an ärztlicher Pflege (der Arzt Bradford war bei ihm) noch an dem besten Willen, den Kranken zu schonen und zu pflegen. Vergl. a. a. O. p. 229.

**) Vergl. die Schilderung dieser Grabstätte bei Markham p. 113.

***) Aldrich's Bericht in den *Parliam. Papers* p. 116.

Digitized by Google

dafs freudiger Muth und Zuversicht auf den Erfolg bei seinen Mannschaften das wesentlichste Erfordernifs zum Gelingen sei, hatte er mit seinen Offizieren dahin zu wirken gesucht, die anfangs überwiegend gehegten Zweifel an der Bedeutung des Wellington-Canals für die Aufsuchung Franklin's zu bekämpfen, und diefs war ihnen vollständig gelungen *). Alle Gefährten Penny's ohne Ausnahme wurden zuletzt von der Ansicht, dafs Franklin den Wellington-Canal eingeschlagen haben müsse und dafs ihnen das beste Theil der Nachsuchungen zugefallen sei, auf's Lebendigste erfüllt; daher zogen sie mit der Hoffnung aus, nicht blos die Fortsetzung der von der Beechey-Insel ausgehenden Spuren, sondern mindestens auch bestimmte Nachrichten von den Vermissten zu finden, und auch diesmal wieder einen Triumpf über die anderen Expeditionen davon zu tragen.

Der Anfang der Penny'schen Schlitten-Expedition war indefs minder günstig. Die Ausfahrt mufste des schlimmen Wetters wegen vom 14. auf den 17. April ausgesetzt werden. Dann begaben sich die 6 Schlitten mit 41 Mann und mit 40tägigen Vorräthen auf den Weg zum Canal. Drei dieser Schlitten sollten über Cap Hotham und Barlow-Inlet nur bis zu einem gewissen Punkte an der Westseite des Canals mitgehen, um dort Vorräthe niederzulegen; von den übrigen sollten zwei den Wellington-Canal überschreiten und im Osten desselben nachsuchen, und einer sollte im Cornwallis-Land längs der Küste hinaufgehen. Penny und Petersen folgten am 18. April in den mit Hunden bespannten

---

*) Sutherland I p. 447: ***It suited our purpose best, to establish the idea among the seamen, that they*** (die Vermissten) ***had taken the one*** (route) ***which we now intended to follow.*** Für diesen Zweck kam die Vorrede des Obersten Sabine zu der von ihm herausgegebenen Uebersetzung von Wrangell's Reise, welche auf Franklin's Ansichten ebenfalls einen bestimmenden Einfluss geübt haben sollte, aufserordentlich zu Statten. Sabine hatte sich bei dieser Gelegenheit über die Wahrscheinlichkeit einer offenen See im höheren Norden (***Polynia***) ausgesprochen. Es mochte nicht bekannt sein, dafs Franklin noch am 6. Juni 1845 sich über die ***idea that there is open sea to the northward*** mehr als zweifelhaft ausgesprochen (im Tagebuche von Fitzjames, s. Mangles ***Papers and despatches rel. to the arctic search exped.*** p. 78).

Digitized by Google

Schlitten nach, erreichten nach wenigen Stunden den Zug der Expedition und blieben bei ihm. Durch das schlimme Wetter, welches mit den folgenden Tagen eintrat, entstanden viele ungeahnte Schwierigkeiten und Uebelstände. Die Verpflegungsmittel und namentlich die Kochgeschirre zeigten sich höchst mangelhaft. In einer Berathung der Offiziere am 23. April wurde die schleunigste Rückkehr zu den Schiffen als räthlich erkannt, und dieser Beschluſs auf der Stelle ausgeführt *). Die beiden besten Schlitten mit den Vorräthen lieſsen sie hier stehen, da Niemand zweifelte, daſs dieser Punkt binnen wenigen Tagen mit verbesserter Ausrüstung wieder erreicht werden würde. — Könnte man diese Ausfahrt als eine Probe betrachten, so wäre der Erfolg durchaus befriedigend gewesen. Es waren schätzbare Erfahrungen gewonnen, der Muth und die Freudigkeit der Mannschaft waren merkwürdiger Weise eher gehoben als herabgestimmt, und die in anderen Beziehungen getroffenen Vorsichtsmaſsregeln hatten sich vortrefflich bewährt. Ungeachtet der grimmigen Kälte und Schneestürme waren Alle von Frostbeulen frei geblieben und das im Anfange sehr störende Uebel der Schneeblindheit zeigte sich auch hier schnell vorübergehend **).

Nach dieser Rückkehr zur Assistance-Bai wurden die neuen Ausrüstungen mit solcher Lebhaftigkeit betrieben, daſs schon am 6. Mai eine zweite Ausfahrt mit den besten Aussichten unternommen werden konnte. Die Mannschaft des Capt. John Ross, der bei diesen Vorbereitungen sehr bereitwillig mit Rath und That zur Seite stand, gab den Ausziehenden auf eine Strecke Weges das Geleit. Einige Meilen jenseit des Barlow-Inlet wandten sich drei Schlitten auf dem Eise zur Ostseite des Canals hinüber. Penny hatte es für zweckmäſsig befunden, von hier aus die Umgegend der Erebus- und Terror-Bai einer nochmaligen Auskundschaftung zu unterwerfen und der Steuermann John Stuart hatte es übernommen, mit dem einen der drei Schlitten diesen Auftrag auszuführen. Sein Weg führte ihn an jenen, in den letzten Tagen des

*) Sutherland II, p. 60.

**) Das Uebel hat, wie unsere Leser aus der Karte ersehen, auch am Wellington-Canal zu einer geographischen Benennung (*Snowblind-Bay*) Anlaſs gegeben.

Digitized by Google

August bereits erforschten Punkten vom Cap Bowden bis jenseit des Cap Riley vorüber; aber die Gegend hatte sich durch den Schneefall so verändert, dafs er selbst die bekanntesten Localitäten kaum wieder zu erkennen vermochte. Für einen Tag schlugen die Reisenden ihre Zelte auf der Beechey-Insel bei der vom Capt. John Ross zurückgelassenen Yacht „Mary" auf und besuchten von dort aus die Gräber und die in Austin's und Penny's Namen errichteten Steinhaufen. Dann wandten sie sich weiter ostwärts bis zum Cap Hurd, von wo sie am 22. Mai den Rückweg antraten. Die einzige einigermafsen bemerkenswerthe Entdeckung waren zwei grofse, in einer eigenthümlichen Form, aber augenscheinlich von Franklin's Leuten errichtete Steinhaufen*) an dem östlichen Abhange der Bergkuppe Caswall's Tower. Die Erbauer hatten gleich daneben eine seit Jahrhunderten verlassene Eskimohütte zur Einrichtung eines Zeltplatzes benutzt, dessen Feuerstelle sich noch deutlich erkennen liefs und ringsum zeugten die verschiedensten Gegenstände, z. B. eine Anzahl Goldner'scher Zinngefäfse und Flaschen, die auch diefsmal verstreut umherlagen, von dem Besuch einer Abtheilung der Vermissten; allein vergeblich wurde wiederum nach einer schriftlichen Benachrichtigung gesucht! — Die andern beiden Schlitten wurden von Stewart und Sutherland aufwärts den Wellington-Canal entlang geführt. Sutherland kam bis zur Prinz-Alfreds-Bai; Stewart verfolgte die westliche Biegung der Küste bis zum Cap Becher (76½° n. Br.), ohne auf irgend eine Spur Franklin's zu stofsen, er hätte denn den Spiegel des offenen Meeres, dessen Anblick ihn schon am 30. Mai überraschte, als eine bedeutsame Hinweisung ansehen müssen.

Indem Penny den übrigen beiden Schlitten, welche unter Goodsir und Marshall an der Westseite des Wellington-Canals zurückblieben, am 10. Mai von Point Separation aus vorauseilte, zeigten sich die Vorzüge seines „Neufoundländer Gespanns" recht augenscheinlich; denn er legte eine Wegstrecke, auf welcher die

---

*) *Two large and peculiarly-shaped cairns, evidently built by Franklin's people but containing no documents* s. Stuarts Bericht in den *Parliam. Papers* a. a. O. p. 362.

Digitized by Google

von Männern gezogenen Schlitten ihn in 10 Stunden kaum nachzukommen vermochten, in zwei Stunden zurück*), ohne dabei zu irgend einem Aufenthalt genöthigt zu sein, und es läfst sich nicht bezweifeln, dafs Penny nur durch seine Hunde in Stand gesetzt war, jene vielmaligen Hin- und Herfahrten auszuführen, welche durch mancherlei unvermuthete Erscheinungen des bis dahin noch ganz unerkundeten Gebiets erfordert wurden. Als er weiterhin an den Punkt kam, wo der Lauf des Wellington-Canals plötzlich eine westliche Biegung nimmt, entschloss er sich, in Folge der auf einem 400 Fufs hohen Hügel gewonnenen Ueberschau der Umgegend, die Richtung gerade nordwärts hin einzuschlagen, um auf den Inselbildungen, welche dem Meeresarm des Wellington-Canals auf eine Strecke den Charakter eines Archipelagus verleihen, nach Spuren der Vermissten zu suchen. Er legte daher für Goodsir und Marshall an einer geeigneten Stelle die Benachrichtigung nieder, dafs sie von hier ab seinem Schlittengeleise nicht weiter folgen, sondern an dem Küstensaume nach Mafsgabe ihrer Mittel und Kräfte möglichst weithin vordringen sollten.

So kam Penny am 16. Mai über das Eis zu der gröfsten jener Inseln des Canals, welche den Namen Baillie-Hamilton erhalten hat. Schon unterwegs fiel ihm auf, dafs das Eis hier merklich in dem Zustande der Auflösung begriffen war. Aber unbeschreiblich grofs war seine Ueberraschung, als an einem Punkte (er gab demselben den Namen „Surprise Point") auf seiner Wanderung um diese Insel ihm am 16. Mai mit einem Male eine offene Wasserstrafse in den Weg kam. Mit dem Gefühle der Freude, seine Augen zum ersten Male nach den langen Monden eines arktischen Winters in die blauen Tiefen des Wassers versenken zu können, erwachte bei seiner damaligen Ausrüstung zugleich das Bewufstsein einer trostlosen Ohnmacht; überwältigt von diesem Eindrucke rief er aus: „Niemand wird je Sir John Franklin erreichen! Hier stehen wir und vermögen nirgends seine Spuren

*) Man sehe den leider unvollständig gebliebenen Bericht von Goodsir in den *Parliam. Papers* p. 348, (auch bei Sutherland Vol. II, Append. p. LXXVII); Petersen berechnete, dafs er mit dem Hunde-Schlitten in einer Stunde 8 engl. Meilen zurücklegen konnte.

Digitized by Google

zu finden" *). Alles hätte er darum gegeben, ein Boot zur Stelle zu haben. Während er hier — im 76° 2′ nördl. Breite — am Strande auf und ab ging, um das Terrain näher zu recognosciren oder die Umrisse der Küste aufzunehmen, erblickte er in der Nähe zwei Walrosse und sah Eiderenten und andere Vögel umherfliegen, welche um diese Jahreszeit kaum 10 Grade weiter südlich erwartet werden mochten. Penny fühlte sich von diesen Erscheinungen so ergriffen, dafs er, der doch an Reichthum der Beobachtung in den arktischen Meeren seines Gleichen nicht hatte, an jener Stelle gelobte, niemals wieder sich seiner Erfahrungen zu rühmen **). Es war ihm, als würde er hier urplötzlich in eine neue Landschaft versetzt, zumal als er eine zweite Strafse von 25 Meilen im Umfange mit offenem Wasser erfüllt sah, und beim Aufblick zum höheren Norden einen Wasserhimmel beobachtete, der dort die Existenz einer mindestens eben so grofsen Fläche offener See erwarten liefs. Ueber die Erfordernisse seiner Lage konnte er keinen Augenblick in Zweifel sein. Es hätte einen Umweg von mehr als 10 Meilen gekostet, das Wasser zu umgehen; der Mundvorrath reichte nur noch auf 12, das Futter für die Hunde gar nur noch auf ein paar Tage, da es nicht gelungen war, unterwegs Bären für diese gefräfsigen Thiere zu erlegen; die Walrosse, welche eine anderweite Aushülfe boten, hätten in Ermangelung eines

---

*) *„No one will ever reach Sir John Franklin; here we are, and no traces are to be found."* Diese Worte stehen in einem von Penny niedergeschriebenen Tagebuche, welches in den *Parliam. Papers* nicht aufgenommen, aber der oft angeführten Reisebeschreibung von Sutherland als „Chapter XVIII", Vol. II, p. 122—186 eingewebt ist. Es ist nothwendig, diese Mittheilungen — Sutherland sagt, sie seien *almost a copy of the journal he* (Penny) *kept* vgl. Vol. II p. 95 Note — mit dem ungleich kürzeren, unterm 8. Septbr. 1851 an die Admiralität gerichteten Bericht zu vergleichen. Beide Stücke ergänzen und erläutern sich gegenseitig, und die kleinen Widersprüche im Einzelnen gleichen sich, näher betrachtet, meistens aus. — Etwas abweichend lautet übrigens der oben angeführte Ausruf in einem Briefe Penny's an die geographische Gesellschaft zu London vom 3. Decbr. 1851: *„Through this channel Sir John Franklin has gone in clear water. Oh, for a boat!"*

**) *„I shall never plume myself upon experience again"* bei Sutherland II, p. 133.

Digitized by Google

Fahrzeugs nicht aus dem Gewässer geholt werden können. Demzufolge begnügte er sich, die momentane Gunst des Wetters zur Orientirung in der Umgegend zu benutzen und nahm dann in aller Eile seinen Rückweg zu den Schiffen, um sobald als möglich zum Befahren der entdeckten offenen Wasserstrafsen wieder an diese Stelle zurückzukehren.

Bei seiner Ankunft in der Assistance-Bai am 20. Mai setzte er sofort Alles in Bewegung, um ein neues Boot herrichten und den zu dessen Transport erforderlichen Schlitten anfertigen zu lassen. Es war ein ungünstiger und im höchsten Grade hemmender Umstand, dafs die meisten seiner Leute unterwegs waren. Auch Capt. Austin, dem Penny am 23. über seine Entdeckungen persönlich Bericht erstattete, scheint zu einer wirksamen Aushülfe aufser Stand gewesen zu sein. Als Capt. John Ross am Ende des Monats von einem zweiwöchentlichen Ausfluge in das Innere von Cornwallis-Land heimkehrte, kam er dem Ansuchen Penny's auf das Bereitwilligste entgegen und schickte ihm seine beiden Zimmerleute, und da inzwischen auch einige von dem Letzteren ausgeschickte Schlitten zurückgekommen waren, nahmen die Rüstungen nun den besten Fortgang. Als Penny endlich am 10. Juni sich auf den Weg machen konnte, traten beim Transport des Bootes unerwartete Schwierigkeiten hervor; es zeigte sich unthunlich, neben den Männern die Hunde zum Ziehen der schweren Last anzuspannen. So kam der 20. Juni heran, ehe die Strecke von 105 engl. Meilen zurückgelegt und der Baillie-Hamilton-Insel gegenüber ein Punkt erreicht wurde, an welchem sich die Reisenden zu einem mehrtägigen fruchtlosen Aufenthalt genöthigt sahen, und der deshalb den Namen „Disappointment Point" erhielt. Obgleich nämlich das Eis unter dem Einflufs der vorgerückten Jahreszeit fortwährend sich löste, hatten dennoch vorherrschende Nordwestwinde so widrige Veränderungen in den Elementen herbeigeführt, dafs im Lauf eines Monats unter den gröfsten Schwierigkeiten, während bald heftiges Sturm- und Regenwetter, bald auch die herantreibenden Eismassen das Fortschreiten unaufhörlich hemmten, nur eine Strecke von ungefähr 310 engl. Meilen gegen den Königin-Victoria-Canal hin — denn diesen Namen hat Penny kraft seines Rechts als erster Entdecker dem jenseit der Inselbildungen

Digitized by Google

des Wellington-Canals unabsehbar*) sich ausbreitenden Gewässer beigelegt**) — beschritten werden konnte.

Aber wie weit blieb ein solcher Erfolg hinter dem zurück, was Penny gedacht und gehofft hatte. Indem er seine Leute unter den Anstrengungen, welche das Fortschaffen des Bootes erforderte, fast erliegen und doch in ihrem Eifer nicht ermatten sieht, richtet ihn die frohe Aussicht auf, zu ihrem Besten die auf Franklin's Rettung ausgeschriebenen Preise zu gewinnen. Selbst das Zusammentreffen mit Goodsir und Marshall, die durch offenes

---

*) *Nothing but water was seen to the North West in Queen Victoria Channel.* Sutherland II, p. 172.

**) Penny hat dieses Recht an den Umgebungen des Wellington-Canals mit einer aufserordentlichen Freigebigkeit geübt. Dem Lande nordwärts des *Queen's Channel* gab er den Namen *Prince Albert Land*, der ihm später, wie wir sehen werden, von den Amerikanern streitig gemacht wurde. In derselben Weise erinnerte er an andern Punkten an Mitglieder der vermissten Expedition: *Cap Sir John Franklin, Cap Crozier,* Hochland *Fitzjames; Cap Blenky, C. M'Donald, C. Liddell; Graham Gore* und *Le Vescomte Point, Harry Goodsir Inlet;* — zu Ehren der Amerikaner benannte er u. A. *President Bay, Caps Grinnell* und *de Haven, Kane Bay* (der Name *Cap Washington* sollte nicht etwa dem nordamerikanischen Präsidenten, sondern dem englischen Capitain dieses Namens, dem Verfasser des Eskimo-Wörterbuchs, gelten); — auch manchen Namen von Engländern begegnen wir, die sich für die Rettung Franklin's oder sonst verdient gemacht: *Baring-, Hamilton-, Dundas*-Insel, *Cap Becher, Sir Harry Inglis Bay, Robert Bay* (nach einem Sohne des Secretairs der Admiralität Capt. Hamilton); *Sir John Barrow's Monument* (so nannte er die im fernsten Norden schimmernde Berggruppe, welche die Amerikaner *Mount Franklin* hiefsen); — auch seiner Reisegefährten vergafs er nicht, z. B. *Cap Austin, Point Philipps* (der Name John Ross war bereits geographisch dergestalt verewigt, dafs er hier füglich übergangen werden konnte); — endlich benannte er einige Punkte nach der augenblicklichen Stimmung oder Lage z. B. *Point Decision, Surprise, Separation; Disappointment Bay* u. s. w. — Es mag vorläufig sogleich bemerkt werden, dafs manche dieser Punkte von den Amerikanern anders benannt und anders gesehen waren. Nichts liegt dabei näher als der Gedanke, dafs Franklin, wenn er einstmals dieses Weges gekommen war, ohne Zweifel wieder andere Benennungen ertheilt hatte, so dafs wir, würde ein Bericht seiner Reise irgend wo gefunden, in demselben eine dritte abweichende Nomenclatur für die Umgebungen und Localitäten dieses verhängnifsvollen Canals erhalten müssten!

Digitized by Google

Wasser genöthigt waren, jedes weitere Vordringen aufzugeben, während sie an dem entferntesten Punkte des Cornwallis-Landes noch 30tägigen Proviant bei sich hatten, trug dazu bei, Penny's Zuversicht zu erhöhen. Er hat es nicht hehl, dafs er auf Tausende von Meilen gerechnet hatte, und betrachtet die unausgesetzt anhaltenden Stürme aus dem Westen, die ihm immer neue Treibeismassen entgegenführten, als wesentlichste Ursache seines Mifslingens. Wie ganz anders, meint er, müsste es gekommen sein, wenn ein günstiger Ostwind die Eismassen entfernt und ihn mit vollen Segeln in das unbekannte hohe Polarmeer hinaufgetrieben hätte! Alles, was er sah, bestärkte ihn in der Ueberzeugung, dafs Franklin diese Strafse eingeschlagen haben musste. In der ganzen Natur offenbarte sich ein gesteigertes Leben, welches vom Norden herabzukommen schien. Eine nicht unbeträchtliche Menge oft ziemlich frischen Treibholzes fluthete ihm während der Fahrt entgegen und man bemerkte, dafs Walrosse und Walfische, die sich am liebsten in der Nähe des Eises aufhalten, ihren Weg nach der Barrow-Strafse zu nahmen. Auf den Inseln schwärmten Königs- und Eiderenten und andere Vögel, die dort nisteten. Allein die sichtbaren Spuren Franklin's waren nicht zu erreichen. Alle Inseln bis zur Baring-Insel wurden vergebens durchsucht. So oft Penny eine Anhöhe erstieg, zeigte sich jenseit der Eislabyrinthe, in welchen er mühsam seine Bahn suchen mufste, ein freieres Gewässer. — Aber wie schwer ein solcher Entschlufs auch wurde, mit dem 20. Juli war der Zeitpunkt gekommen, an welchem die Umkehr nicht mehr aufgeschoben werden konnte; denn auch die Lebensmittel gingen zu Ende und der schlechte Zustand der Schiefsgewehre machte das Erlegen von Geflügel und Seethieren immer schwieriger. Ein Stück Ulmenholz und ein angekohlter Tannensplitter waren die einzigen doch zweifelhaften Anzeichen der Vermissten, welche er am 25. Juli von dieser mifslungenen Fahrt zu den Schiffen heimbrachte.

Die beiderseitigen Geschwader hatten längst bald mit Ungeduld, bald mit lebhafter Besorgnifs der Wiederankunft Penny's geharrt. Denn auch hier hatte inzwischen Alles einen andern Schein angenommen. Penny hatte schon seit dem 11. März Bewegungen in den Eismassen der Barrow-Strafse beobachtet, aber erst am 30.

Digitized by Google

Juni war von den Höhen der Griffith-Insel aus das erste Wasser gesehen; am 2. Juli hatten die Fluthen, so weit das Auge reichte, alle Eisfelder überströmt. Doch in der Nähe der Schiffe blieb Alles noch starr und regungslos; mit qualvoller Spannung ging ein Tag nach dem andern hin, ohne dafs man bei dem langsamen Fortschreiten des Aufthauens in dieser Gegend auch nur hätte erkennen können, nach welcher Seite hin zuerst der Ausgang in die freie Fluth sich eröffnen werde. Alle Versuche, durch Aufstreuen von Asche und Kies, oder durch Eissägen und Pulverminen einen Ausweg vorzubereiten, blieben sichtlich erfolglos*). Erst gegen Ende Juli wurde auch der bisherige Verbindungsweg zwischen den beiden Geschwadern der Griffith-Insel und der Assistance-Bai nach und nach überschwemmt und durchbrochen; die Boten, welche Capt. Austin fast täglich aussandte, um über die Rückkehr Penny's Nachrichten einzuziehen, fanden die Ueberkunft von Tag zu Tag schwieriger **).

Die erste Nachricht von Penny's Rückkehr wurde sogleich am folgenden Tage durch Sutherland, der den Lieut. Osborn von einem Besuche der Assistance-Bai zurückbegleitete, dem Capt. Austin überbracht. Ueber den ersten Eindruck, welchen dieselbe gemacht,

---

*) *Remarks on Baffins Bay. By Mr. R. C. Allen, Mr. W. P. Snow, and Commander Inglefield.* London 1853. 8. p. 14—15.

**) Ungefähr am 21. Juli kam Stewart mit Capt. Ommanney und seinen Begleitern auf dem Wege von der Assistance-Bai zur Griffith-Insel in die gröfste Gefahr. Sie hatten die erste Strecke mit einem Boote zurückgelegt, welches zurückgeschickt wurde, als sie den Rand des festen zu dem jenseitigen Geschwader führenden Landeises erreicht zu haben glaubten. Nachdem sie hierauf drei Stunden fortgewandert waren, kamen sie plötzlich an eine so breite Wasserstrafse, dafs sie bei dem trüben Wetter den jenseitigen 500 Ellen entfernten Rand des Eises kaum zu sehen vermochten. Zugleich bemerkten sie, dafs sie auf ein Eisfeld gerathen waren, welches nach Osten — zur Barrow-Strafse hin — fortzutreiben anfing. Schon glaubten sie sich rettungslos verloren, bis es ihnen zuletzt gelang, eine abgerissene kleine Eisflarde zu erreichen, auf welcher die fünf Männer, indem sie sich ihrer Gewehre als Ruder bedienten, unter unsäglicher Anstrengung und Besorgnifs — denn die Eisflarde war bereits sehr mürbe und man fürchtete jeden Augenblick ihre Auflösung! — das feste Eis noch glücklich erreichten. — Diese Geschichte, welche unter Umständen fast für ein Mährchen gehalten werden könnte, wird von Sutherland II, p. 238—39 erzählt.

Digitized by Google

und über den Verlauf der Gedanken oder Anschläge, welche sich aus der Ueberschau der bisherigen Erfahrungen in Verbindung ihrer damaligen Lage entwickelten, werden uns nur sehr unzusammenhängende und zum Theil einander widersprechende Mittheilungen gemacht. Vorläufig blieben die beiden Männer, von deren Bestimmung damals nicht allein die weitere Verwendung der Mannschaften, sondern auch, wie Einige bedeutungsvoll erinnerten, das Schicksal der Vermissten abhing, wenn sie in der fürchterlichsten Verlassenheit an einer einsamen Küste ohne Mittel zur Rückkehr der nahenden Rettung harrten *) — blieben Austin und Penny noch auf zwei Wochen ohne irgend eine Berührung mit einander. Es läfst sich sagen, dafs die Leitung der Mafsregeln, welche für die endliche Befreiung der Schiffe ergriffen werden mufsten, zur Zeit ihre ganze Kraft und Thätigkeit in Anspruch nahm; dafs die entscheidungsvolle Stunde dieser Befreiung jeden Augenblick schlagen konnte; dafs ein gegenseitiger Verkehr, hätten sie eines solchen auch pflegen wollen, während des Kampfes zwischen den Gewalten der hereinbrechenden Springfluthen und des allmählich im Auflösungsprocess begriffenen Eises sich gar nicht hätte ermöglichen lassen. Gewifs ist, dafs die Stimmung, wo nicht auf beiden Geschwadern, so doch bei den beiden Befehlshabern eine sehr weit verschiedene und äufserst gespannte war.

Zunächst standen die Erfolge der beiderseitigen Schlitten-Expeditionen im stärksten Gegensatz. Bei Austin überall Hoffnungslosigkeit und entschieden negative Resultate. Weder Ommanney noch M'Clintock, weder Aldrich noch Browne hatten auf den von ihnen durchforschten Gebieten etwas zu thun übrig gelassen; alle Zweifel waren hier gelöst: Franklin konnte an allen von ihnen erreichten Punkten nicht gewesen sein. Dagegen hatte Penny durch

*) Sehr eindrucksvoll ist dies ausgemalt von Sutherland II, p. 303: *Not only did the destinies of our fleet of* 6 *ships and their crews hang upon the decision to which they* (Austin und Penny) *should come, but also the fate of those who might still be looking for help, whose eyes might be dim with daily scanning the far distant horizon, with watching the rise of every little cloud and the illusory appearance of anything that might encourage the hope that release from the icy wastes and chilly waters around them was at hand.*

Digitized by Google

seine Entdeckungen die ganze Frage wie auf einen neuen Standpunkt versetzt. Er hatte im höheren Norden ein schiffbares Wasser und eine animalisch belebte Natur gefunden und zwei von ihm ausgesandte Schlitten-Expeditionen — unter Goodsir und Stewart — hatten, unabhängig von einander, von beiden Seiten des Wellington-Canals dieselben Beobachtungen heimgebracht, durch welche er sich in der Mitte desselben so stark überrascht sah. In denselben Tagen, an welchen sein Steuermann Stuart von der Höhe des Cap Hurd herab in der Barrow-Strafse auch nicht einen Tropfen Wasser zu erblicken vermochte, in welchen Ommanney und Osborn auf den öden und wie in ewigem Schnee und Eis erstarrten Landschaften kaum die eingefrorenen Spuren eines lebendigen Wesens sahen, hatten jene jenseit des 76° n. Br. durch das offene Meer ihrem Wege ein unwillkürliches Ziel gesteckt gesehen.

Abgesehen von diesen für die physikalische Erdkunde bedeutsamen, zum Theil auf ganz neue Gesichtspunkte führenden Ergebnissen behaupteten die Erkundungen des Penny'schen Geschwaders auch in rein geographischer Hinsicht eine unverkennbare Ueberlegenheit. Denn von ihm war nunmehr der Lauf des Wellington-Canals sammt seinen Umgebungen wenigstens für eine beträchtliche Strecke erkundet, die Existenz umfangreicher Landmassen zu beiden Seiten (im Osten des Prinz Albert-, oder wie es die Amerikaner nannten Grinnell-Landes; im Westen des Königin Victoria- oder Beaufort-Landes) festgestellt, aufserdem der Zusammenhang des Bathurst-Landes mit dem Cornwallis-Lande ermittelt. Durch diese Entdeckungen war unverkennbar ein wichtiger Fortschritt unserer Kenntnifs von der Oberflächenbildung der arktischen Regionen gewonnen. Nichts war daher natürlicher, als dafs die Männer Penny's mit einer gewissen Befriedigung, wenn nicht mit Selbstgefühl auf das Feld ihrer Anstrengungen zurückblickten, während die Mannschaften Austin's nur verneinende und trostlose Erfahrungen zu erreichen vermocht hatten und sich mehr als je trüben Anschauungen über das Schicksal Franklin's und seiner Gefährten hingaben.

Es ist höchst bezeichnend, dafs Adam Beck, der dem Capt. John Ross in sein Winterlager gefolgt war, es jetzt wagen konnte, mit seinen sinnlosen und fast schon in Vergessenheit versunkenen

Digitized by Google

Erfindungen von Neuem hervorzutreten und dafs es auf dem Geschwader des Capt. Austin nicht an Seeleuten und Matrosen fehlte, die ihm Glauben schenkten. Mit einer merkwürdigen Schlauheit war dieser Mensch unaufhörlich darauf bedacht gewesen, durch neue Täuschungen dahin zu wirken, dafs seine Erzählungen von Neuem in Aufnahme kämen, und selbst die Entdeckungen auf der Beechey-Insel dafür zu benutzen versucht. Während nämlich John Ross im Anfang des Monats September 1850 länger als die übrigen Schiffe Anstand nahm, zum Cap Hotham hinüberzusegeln, kam Beck eines Tages von einem Besuch der Insel in anscheinend halb trunkenem Zustande mit einem fast 5 Fufs langen Stück englischen Rüsterholzes zurück, welches er bei einem Steinhaufen in der Nähe der Gräber gefunden haben wollte. Dieser Fund wurde jedoch kaum beachtet, da solche Gegenstände in grofser Menge dort umhergelegen hatten; noch weniger hätten die Worte, welche er etwa dazu machte, die Aufmerksamkeit der Mannschaft reizen können. Während Alle mit den Vorbereitungen zur Weiterfahrt beschäftigt waren, liefs man das Stück Holz gleichgültig am Boden des Schiffes liegen. Als folgenden Tages Barlow-Inlet erreicht war, kam Adam Beck wiederum auf seinen gestrigen Fund zurück und erzählte dem John Ross, dafs an dem Stück Holz ein zinnernes Etiket mit der Inschrift „September 1846" befestigt gewesen wäre. Aber als man dasselbe nun wieder hervorholte, war von diesem Etiket nichts zu sehen; es gelang nicht, eine Spur zu finden, obgleich das ganze Schiff auf's Sorgfältigste durchsucht wurde*). Dieser Vorgang scheint vor der Hand ganz unbeachtet geblieben zu sein, vielleicht weil in Folge der gemachten Erfahrungen auch diefsmal Mifstrauen gegen Beck gehegt wurde; vielleicht auch weil

*) Die Erzählung von John Ross in seinem Briefe an die Admiralität vom 29. Septbr. 1851 in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. L. *Further correspondence and proceedings*, p. 8. — Bei der Rückkehr der Schiffe landete der Comm. Philipps an der Beechey-Insel, um bei der Stelle, wo Beck das Stück Holz gefunden, nach dem angeblichen zinnernen Etikett zu suchen. Alle Mühe war jedoch vergebens, obgleich der Erdboden dort rein von Schnee war. Trotz seines nahen Verhältnisses zum Capt. John Ross ist auch Comm. Philipps vom entschiedensten Mifstrauen gegen Adam Beck erfüllt; s. *Evidence taken before the Committee* a. a. O. p. 70—71.

Digitized by Google

man bald zu erfolgreicheren Aufschlüssen über die Vermissten zu gelangen hoffte *). Als nun aber im Laufe des Frühjahrs alle Schlitten nach und nach heimkehrten, ohne irgend eine positive Auskunft über die Vermissten entdeckt zu haben, liefs Beck es nicht fehlen, seine Erfindungen in bestimmterer Gestalt wieder geltend zu machen, indem er mit bedeutungsvoller Miene, gleichsam in triumphirendem Hohn, an seine Erzählung erinnerte und versicherte: es müssten ja alle diese Nachforschungen vergebens sein, aber das Tauwerk des „Erebus" und „Terror" werde man im Norden des Wolstenholme-Sundes finden.

Mit dieser Niedergeschlagenheit, welche unter den Mitgliedern des Austin'schen Geschwaders sichtlich überhand genommen **) gingen allerlei drohende Anzeichen und schlimme Erfahrungen über den Gesundheitszustand desselben Hand in Hand. Unverkennbar hatten die Mannschaften aller Vorsichtsmafsregeln ungeachtet sehr gelitten; Austin erklärte unverholen, dafs er das gröfste Bedenken hegte, seine Leute einem zweiten Winterlager auszusetzen ***). Da-

*) Im Laufe des Winters hatte Beck nur selten Gelegenheit, sich bemerkbar zu machen; es kam einmal vor, dafs er bei stürmischem Wetter die Assistance-Bai verliefs und mehrere Tage hindurch über sein Ausbleiben Unruhe herrschte, bis er von den Schiffen des Capt. Austin plötzlich wohlbehalten heimkehrte. Ein andermal begleitet er den Capt. John Ross auf einem kurzen Ausfluge in das Innere von Cornwallis-Land und findet sich, seinem Herrn um einige Meilen voreilend, wieder bei den Schiffen ein. Hin und wieder mochte er Gelegenheit haben, seine Geschicklichkeit und sein Talent zur Ergötzung der Matrosen geltend zu machen. Aber im Ganzen tritt er doch sehr zurück. Vergl. Sutherland Vol. I, p. 424. Vol. II, p. 137. 196—97. 210—11.

**) Osborn p. 236: *Repeated desappointment, long journeys in the wrong direction (as it had proved) over regions which had, of course, shown no trace of those we had hoped to rescue — had all combined to damp our feelings.* Wie ganz anders war diefs Alles doch bei Penny's Mannschaften.

***) Sutherland II, p. 260—61: *He* (Capt. Austin) *anticipated that a second winter would shake very materially the health of the crews of the vessels under his command, which had been affected very considerably since very soon after the commencement of the spring travelling.* Es ist dabei nicht unerheblich, dafs von Austin's Geschwader nur etwa 105 Mann auf die Schlitten-Expeditionen verwendet wurden, so dafs 75 Mann von diesen Beschwerden verschont blieben. Penny mufste seine ganze Mann-

Digitized by Google

gegen herrschte in dem Schiffslager Penny's ein muthvoller und freudiger Sinn; diese Männer waren unter ihren Beschwerden und Anstrengungen zwar abgemagert aber nicht entnervt. Die Aussicht, mit der jetzt anbrechenden Schifffahrtszeit ihre bisherigen Entdeckungen zur Rettung Franklin's auszubeuten und weiter nutzbar zu machen, erhob sie über alle Bedenken. Niemand scheute hier die Beschwerden eines zweiten arktischen Winters. — Endlich wagen wir nicht zu urtheilen, wiefern selbst der Hinblick auf die hervorragende persönliche Thätigkeit Penny's bei den Schlitten- und Boots-Expeditionen am Wellington-Canal bei Austin, der während dieser ganzen Zeit die Schiffe nicht verlassen hatte, eine gewisse schwermüthige Verstimmung hervorbringen mochte. Das Gewicht, welches manche seiner Marine-Offiziere auf Penny's Eifer und Erfahrungen legten, mag selbst seine Eifersucht erregt haben; es ist sogar nicht unwahrscheinlich, dafs auch das kühne Selbstgefühl, von welchem Penny und seine Gefährten erfüllt waren, auf ihn einen üblen Eindruck gemacht hat und dafs er sich durch die ungenügende, summarische Form, in welcher Penny über den Verlauf seiner letzten Unternehmung ihm berichtet hatte, verletzt fühlte *). Wie dem Allem auch sei, so viel scheint klar: dafs Austin am 11. August, als es ihm endlich gelungen war, seine Schiffe in die offene See hinauszuführen, mit dem festen Entschlusse nach der Assistance-Bai gesteuert ist, sich auf die Entwürfe und Vorschläge Penny's seinerseits auf keinen Fall einzulassen.

---

schaft aufbieten; es kam einmal so weit, dafs nur ein einziger seiner Leute noch auf den Schiffen war. Dennoch berichtet Sutherland II, p. 259: *The health of our crews was excellent, and the utmost hilarity prevailed throughout both ships; .... we should get through a second winter with comparative safety.*

*) Hierüber scheint Penny selbst nicht ohne Unruhe gewesen zu sein; Sutherland II p. 299 im Tagebuche vom 10. August: *Penny was rather anxious from not having sent Capt. Austin anything more than a verbal report of his return from Victoria Channel; however he felt easier from the fact that the means of communication had been cut off, and that no change had been afforded for sending letters ...* Wie diese Bemerkung mit einer Angabe aus Stewart's Tagebuch vom 28. Juli (*Parliam. Papers* 1852, Vol. L. *Evidence* p. 17, No. 209), welche einer damaligen Besprechung der beiden Befehlshaber gedenkt, zu vereinigen ist, bleibt uns unklar.

Digitized by Google

Und so geschah es. Das Benehmen Penny's ist diesmal zweideutig und unerklärlich. Man sieht, er war ein Mann der Thaten, aber nicht ein Mann der Worte. In der freien Natur, im Kampfe mit den Elementen bewährte er eine fast bewundernswerthe Umsicht und Klarheit, einen gesunden natürlichen Takt, einen seltenen Reichthum von Erfahrung und Combination; dagegen sehen wir ihm bei Verhandlungen diplomatischer Art alle Klugheit und Selbstbeherrschung, ja selbst Besinnung versagen. —

Sobald Capt. Austin mit dem Commodore-Schiffe im Hafen der Assistance-Bai erschien, sandte ihm Penny den Commander Stewart mit den Tagebüchern und Karten über seine letzte Expedition entgegen und erschien gleich darauf selbst an Bord *). Er berichtete dem Capt. Austin über seine Erkundungen, suchte dabei zugleich neue Pläne und Aussichten zu begründen, und trat mit dem Ansuchen hervor, dafs ihm zu deren Ausführung ein Dampfboot anvertraut werden möchte: „dadurch werde Austin die Aufrichtigkeit seiner verheifsenen Theilnahme an den Tag legen". Austin gab keine bestimmt verneinende Antwort, aber er erhob allerlei Bedenken und Einwendungen, die Penny, als er die zum Grunde liegende Absicht erkannte, in die äufserste Ungeduld und Entrüstung versetzten; es kam dahin, dafs er zuletzt unter bitteren Aeufserungen in stürmischer Hast hinwegeilte. — Was hierauf zunächst geschah, bleibt dunkel. Es läfst sich kaum anders denken, als dafs Penny bald nachher seine Uebereilung einsah und dafs ihm bei ruhigem Ueberlegen das Bewufstsein der grofsen Verantwortlichkeit, welche er bei dem Mifslingen oder bei einem unglücklichen Ausgange der beabsichtigten Unternehmung auf sich lud, vor die Seele trat; dafs er nun von peinvollem Unmuth über sein Benehmen gegen Austin ergriffen wurde. Denn als dieser ihn an demselben Tage zu einer schriftlichen Erklärung über die Nothwendigkeit weiterer Nachforschungen in der Wellington-Strafse aufforderte, erwiederte er in lakonischer Kürze: „Meiner Meinung nach bedarf der Wellington-Canal keiner weiteren Nachsuchung; es ist

*) Die Nachrichten über den Verlauf dieser Verhandlungen sind mangelhaft und nicht ohne Widersprüche. Aufser Austin und Penny scheint nur Stewart dabei zugegen gewesen sein; wir folgen den Aussagen des Letzteren. Vgl. *Evidence* in den *Parl. Papers* a. a. O. p. 125. No. 1352.

Digitized by Google

Alles geleistet, was in der menschlichen Macht steht, und keine Spur der Vermissten gefunden. Was könnte irgend weiter geschehen?“ *) Hierauf übersandte ihm Austin die einfache Benachrichtigung, dafs seinerseits von jeder weiteren Nachsuchung in der Wellington-Strafse, selbst wenn sich dieselbe ausführbar zeigen sollte, Abstand genommen werde; und als Penny sah, wie jetzt Alles sich zur Abfahrt nach Osten rüstete, bedachte auch er sich nicht länger, sogleich die Rückkehr nach England anzutreten.

Indem Capt. Austin diese letzten Anträge Penny's ablehnte und den Erbietungen zur gemeinsamen Erkundung der Wellington-Strafse auf eine so verletzende Weise auswich, war er mit nichten gesonnen, mit seinem Geschwader auf jeden weiteren Erfolg zu verzichten. Schon seit mehreren Tagen hatte ihn der Gedanke einer kühnen That zur Erreichung des offenen Polarmeeres, dessen Existenz ihm in Folge der übereinstimmenden Berichte von drei Offizieren des Penny'schen Geschwaders nicht länger zweifelhaft sein konnte, auf's Lebhafteste erfüllt. Sein Plan ging auf nichts Geringeres, als die beiden Dampfschiffe sobald als möglich selbstständig den Jones-Sund hinaufzuführen. Anfangs schien Alles diesem Unternehmen günstig zu sein. Die Strecke von der Assi-

*) Diese Zuschriften sind u. A. mitgetheilt in Mangles *Papers and Despatches* p. 32. — Auffallend ist, dafs Austin die Bezeichnung *Wellington Strait* annimmt, während Penny sich nur des Ausdrucks *Wellington Channel* bedient. Die Vertheidiger Penny's haben einen bedeutungsvollen Vorbehalt dabei gefunden, dafs er lediglich auf den unteren Theil der Strafse bis zu der Insel Baillie-Hamilton hinwies, nicht aber auf jenen höheren Theil derselben, welchem er in freudiger Bewegung bei dem Anblick des bis in unabsehbare Ferne offenen Meeres den Namen seiner Königin (*Queen's Channel*) zugeeignet hatte. Gegen diese immerhin ungeschickte Einwendung hat Austin (*Evidence* No. 1493 a. a. O. p. 145) geltend gemacht, dafs der letztere Name auf der ihm von Penny überreichten Abzeichnung nicht eingetragen und ihm überhaupt erst nach seiner Ankunft in England bekannt geworden sei. — Es mag schliefslich noch angeführt werden, dafs Stewart vor der Admiralitäts-Committee (p. 17 No. 234) aussagte: Penny habe den Brief nach einer mehrstündigen Unterredung mit Austin in aufgeregtem Zustande (*in a state of irritation, after a conversation of many hours*) abgeschickt. Er (Stewart) seinerseits würde die Austin'sche Anfrage, eben weil sie in Folge der mündlichen Erörterungen überflüssig und müssig erschien, gar nicht beantwortet haben!

Digitized by Google

stance-Bai bis zum Cap Warrender wurde in drei Tagen zurückgelegt. Hier liefs Capt. Austin seine Segelschiffe zurück, bestieg noch am 15. August den „Pioneer", doublirte das Cap Horsburgh und steuerte von dort an den folgenden Tagen, umgeben von Eisbergen und riesigen Schneekuppen, wie man deren in der Barrow-Strafse und am Wellington-Canal nirgends sah, in nordwestlicher Richtung 45 engl. Meilen vorwärts. Allein weiter kam er auch nicht. Eine unüberwindliche Eisbarriere, die sich queer über den Jones-Sund hinstreckte und jede Möglichkeit einer Weiterfahrt abschnitt, setzte dem Unternehmen alsbald ein Ziel; er mufste sich, nachdem auf den Küsten im Norden und Süden umsonst nach Spuren der Vermissten gesucht war, am 18. August zur Umkehr entschliefsen, obgleich er nur sehr wenig mehr erreicht hatte, als Penny, der im vorhergehenden Jahre genau an den entsprechenden Tagen, nur mit geringeren Mitteln und unter ungünstigeren Umständen, in gleicher Absicht durch diesen Meeresarm aufwärts vorzudringen vergeblich versucht hatte*). Nach manchen Rückschlägen blieb dem Capt. Austin zunächst noch übrig, sich an der westgrönländischen Küste nach dem Smith-Sunde zu wenden. Aber auch dieses Unternehmen verlief nicht glücklicher; die Dampfschiffe wurden 10 Meilen nordwärts vom Wolstenholme-Sund — mithin in der Gegend, welche Adam Beck als Schauplatz der von ihm ersonnenen Katastrophe bezeichnete — am 20. August auf acht Tage vom Eise umschlossen und hatten während dieser Zeit

*) Ob Capt. Austin es bei dieser Erneuerung des Penny'schen Planes auch nur auf eine vollständige Erkundung des Jones-Sundes abgesehen, könnte zweifelhaft erscheinen. Er liefs die beiden Segelschiffe „Resolute" und „Assistance" am 15. August vom Cap Warrender zur anderen Seite der Baffins-Bai hinüberfahren, wo sie am Wolstenholme-Sund warten sollten. Als die Mannschaft auf den Dampfböten beim ersten Einlaufen in den Jones-Sund eine offene Wasserfläche gegen Westen sich ausdehnen sah, wurde man mit Schmerzen gewahr, dafs die mitgenommenen Vorräthe nur auf wenige Tage ausreichten. Hätte Austin hier Spuren der Vermissten entdeckt oder hätte sich ihm eine Fahrstrafse nach dem Wellington-Sund eröffnet: es würde ihm nichts gefruchtet haben, da er dann erst die Segelschiffe wieder aufsuchen mufste, um sich von den dort noch vorhandenen dreijährigen Vorräthen zu verproviantiren! Vergl. Osborn p. 240, 247 und 236.

Digitized by Google

mit den äufsersten Gefahren zu kämpfen. Der „Intrepid" war von einem Eisberge erheblich beschädigt und entging dem Verderben, welches ihn 20 Stunden lang unausgesetzt bedrohte, nur durch einen unverhofft glücklichen Umschlag des Wetters. Unter solchen Erlebnissen hatte Capt. Austin vollends die Ueberzeugung gewonnen, dafs an ein Vordringen im Westen und Norden der Baffins-Bai nicht zu denken, dagegen bei längerem Verweilen eine Gefangenschaft im Eise zu befürchten war. Er vereinigte sich daher in den ersten Tagen des September mit seinen Segelschiffen, die bei ihrer Ueberfahrt auf den Cary-Inseln gelandet waren, und trat dann unverzüglich mit seinem Geschwader die Rückfahrt nach England an.

Die Verwickelungen und Conflicte, welche nach der Ankunft dieser Geschwader in England sich entsponnen haben und die neuen Entwürfe, welche aus ihnen hervorgegangen sind, hängen mit den Begegnissen des amerikanischen Geschwaders vielfach zusammen. Wir wenden uns daher zunächst diesen letzteren zu.

Heimkehr des Amerikanischen Geschwaders 1850—51.

Als Commander de Haven am 13. September mit seinem Hauptschiff „Advance", die Brigantine „Rescue" im Tau, von der Griffith-Insel seinen Lauf nach Osten richtete, mochten wohl in einigen seiner Gefährten Bedenken aufsteigen, ob es bei der vorgerückten Jahreszeit gelingen werde, durch die verschlungenen Canäle des nördlichen Eismeeres das Ziel der Heimath noch zu erreichen: aber gewifs ahnte damals Niemand, dafs sie nicht etwa eine Fahrt — denn dieser Ausdruck dürfte kaum anwendbar sein! — sondern eine Reihe von Erlebnissen antraten, die in den Annalen der Nautik niemals ihres Gleichen gehabt hat. Indem sie sich anschickten, mit ihrer immerhin unzulänglichen Ausrüstung das Feld der Nachsuchungen und die Beschwerden des arktischen Winters zu vermeiden, war ihnen beschieden, einerseits alle Ge-

Digitized by Google

fahren, Schrecknisse und Prüfungen in einem unerhörten Maſse zu kosten, andererseits aber auch eine Fülle von Erfahrungen und Beobachtungen zu gewinnen, welche einen fast unerschöpflichen Stoff zur Kenntnifs des Eismeeres darbieten und uns die tiefsten Blicke in die Natur desselben eröffnen *).

Die beiden Fahrzeuge legten am 14. Septbr. 1850 das Cap Hotham glücklich zurück und noch am folgenden Tage wurde das frische Eis, welches die Oberfläche des Meeres bereits wieder zu überdecken anfing, mit aufgespannten Segeln glücklich durchschnitten. Hierauf trat aber bei starkem Schneefall eine Windstille ein, die in Folge der herrschenden niedrigen Temperatur das Entstehen compakterer Eisbildungen herbeiführte. Die Bewegung der Schiffe war bald sehr gehemmt und binnen wenigen Stunden schloss sich das Eis dicht um sie zusammen. Obgleich kaum zehn Tage verflossen waren, seitdem in diesem Gebiet ein grofser Reichthum von Seethieren und Seegeflügel überraschte, schien jetzt Alles wie ausgestorben und verödet. Bald wurde de Haven mit den Offizieren inne, dafs sie dem Gedanken der Heimkehr für dieses Jahr entsagen müfsten; daher fassten sie den Beschluss, in der Nähe einen geeigneten Landungspunkt zu ersehen, dort ein Winterlager aufzuschlagen und die in ihrer Instruction empfohlene Erkundung des Wellington-Canals im kommenden Frühjahr zu Lande zu unternehmen. Allein wie sie auch alle ihre Kräfte in Bewegung setzten, diefs liefs sich nicht mehr erreichen: immer

*) Es ist ein aufserordentlich glücklicher Umstand, dafs die Nachrichten dieser fast wunderbaren Erlebnisse durch zwei einander ergänzende und bestätigende Darstellungen in der anziehendsten Weise mitgetheilt und aufbehalten worden sind. Der officielle Bericht des Comm. de Haven vom 4. Octbr. 1851 (*Parliam. Papers* 1852, Vol. L. *Further corresp.* etc. p. 188 — 200; Kane *U. St. Grinnell Exped.* p. 494 — 508; aufserdem auch abgedruckt in Osborn *Stray leaves* p. 229 — 30) giebt eine kurze, sehr gehaltene und gediegene Uebersicht des Verlaufes, mehr allgemein objectiv zusammenfassend. Die Reisebeschreibung des Dr. Kane (a. a. O. p. 189 — 409) entfaltet in üppig sprudelnder Mannichfaltigkeit der Schilderungen des persönlich Erlebten und Beobachteten — bald mit ergreifendem Ernst, bald auch mit einem fast übermüthigen, unverwüstlichen Humor — höchst lebensvolle und pikante Gemälde von verschiedenen Scenen, Situationen, Anschauungen und Empfindungen dieser gefahrvollen Reise.

Digitized by Google

mehr überzeugten sie sich, dafs sie lediglich dem Spiel der Winde oder dem Zuge der Wellenströmung preisgegeben waren.

Am 16. Septbr. erhob sich ein mehrere Tage anhaltender Südwind, der jene Eisflarde, welche die Fahrzeuge eingespannt hielt, langsam den Wellington-Canal hinan trieb. Die Luft war durch Nebel und Schneegestöber so verdüstert, dafs die aus den letzten Wochen so wohl bekannten Formen des Cap Beechey, des Isthmus der Gräber *) und des Cap Bowden nur in dunklen Umrissen sichtbar wurden. Zum gröfsten Erstaunen der Mannschaft hielten die Massen, welche sie unwiderstehlich aufwärts trieben, auch an diesem letzteren Punkte nicht still; — die vermeintlich seit vier Jahren dort lagernden granitfesten Eisblöcke, durch welche vor zwei Wochen noch die Weiterfahrt nach Norden auf lange Zeit hoffnungslos versperrt schien, waren verschwunden (de Haven meinte, sie möchten von dem Orkane am 12. Septbr. zur Barrow-Strafse hinabgetrieben sein); — erst vier Tage später (22. Septbr.) kam das ungeheure Feld vor einer kleinen Insel zum Stillstande. Von diesem bis dahin von keinem Europäer erreichten Punkte aus liefs sich die westlich geneigte Biegung des Wellington-Canals — sie war von dunkelschimmerndem Gewölk, dem Anzeichen offener Wasserflächen, überhangen — deutlich erkennen; man eignete ihr damals den Namen Maury-Canal zu. Hier war es auch, wo Comm. de Haven einer von Nordwest nach Nordost hin ausgebreiteten Landfläche, die nur in undeutlichen Umrissen gesehen wurde, den Namen Grinnell-Land und einer etwa 40 Meilen nordwärts emporsteigenden Bergspitze den Namen Franklin-Mount gab. Noch ungleich wichtiger als alle diese Entdeckungen wurde es angesehen, dafs ein regeres animalisches Leben in diesem Theile des Wellington-Canals die theoretischen Vermuthungen eines milderen Klima im höheren Norden zu bestätigen schien **).

Der Umfang und die Gestalt des Eisfeldes, welches die bei-

*) Mit diesem Ausdrucke (*Isthmus of the Graves*) bezeichnet Kane wiederholt jene nördliche Landspitze der Beechey-Insel, an deren östlichem Abhange die Grabdenkmale der drei Gefährten Franklin's lagen.

**) De Haven sagt, indem er jener neuen Entdeckungen erwähnt: *As we entered Wellington Channel animal life became more abundant.* — Wir dürfen indefs nicht übersehen, dafs sein Bericht niedergeschrieben wurde,

Digitized by Google

den Schiffe trug, blieb während dieser Zeit in stetem Wechsel. Das eine Mal schoben sich Flarden, die von aufserhalb herankamen, darüber hin und thürmten sich zu 20 bis 30 Fufs hohen Bergen auf; ein anderes Mal rissen sie grofse Stücke davon ab oder drängten die Massen unter dem unheimlichsten Geräusch dicht zusammen, so dafs von jedem Augenblick das Zersprengen der Fahrzeuge zu erwarten war. Wie oft traten jetzt und im Laufe der nächsten Monate Stunden und Tage ein, in welchen die furchtbarste Katastrophe unmittelbar hereinbrechen zu müssen schien, während die Seeleute — ein Bündel mit dem nothwendigsten Bedarf auf dem Rücken oder in der Hand und die Schlitten, die erst jetzt in aller Eile hergerichtet wurden, zur Seite — des Moments harrten, in welchem sie nirgends als auf den Eisschollen eine verzweiflungsvolle Zuflucht suchen konnten.

Von der zweiten Hälfte des Monats September bis Ende November beschränkte sich die Bewegung auf ein stetes Hin- und Her- oder Auf- und Abtreiben im Wellington-Canal. Das Wetter war, wie nicht anders sich denken läfst, äufserst wild und unfreundlich; die Kälte entsetzlich. Dr. Kane hegte damals noch den Gedanken, mit drei Gefährten nach der Assistance-Bai zu gehen, allein unter dem „Tumult der Eisfelder" gab er die Hoffnung auf, das Land zu erreichen. In den letzten Tagen des October machte sich die Nothwendigkeit, das Hauptschiff einzuhausen und durch Herstellung eines Heizapparates für eine wärmere Temperatur zu sorgen, auf's Dringendste geltend. Die Einrichtungen wurden nach Mafsgabe der Umstände getroffen und die Mannschaft der „Rescue" für den Winter mit untergebracht *). Die Vorräthe wurden theils auf diesem letzteren Schiff, theils auf dem Eise niedergelegt. Im November schien das Eisfeld allmählich zu einer bestimmteren Gestalt zu kommen, so dafs man meilen-

---

nachdem ihm über die Penny'schen Erkundungen Nachrichten zugekommen waren, und dafs er sich auf diese beruft.

*) Nach de Haven's Bericht müfste diese Uebersiedelung der Mannschaft der „Rescue" auf die „Advance" in den letzten Tagen des October stattgefunden haben. Kane p. 249 bezeichnet, etwas abweichend, diese Mafsregel als eine Folge der Schreckensscenen vom 4. — 7. December.

Digitized by Google

weit auf demselben umhergehen, stellenweise selbst Schlittschuh laufen konnte.

Indem die gewaltige Masse dieses Eisfeldes gegen Ende des Monats November nach und nach der Barrow-Strafse zu trieb, blieb ein Theil der Mannschaft bei der Aussicht auf einen bevorstehenden Kampf mit gigantischeren Eismassen nicht ohne lebhafte Besorgnifs und Bangigkeit. Die Muthvolleren blickten jedoch mit einiger Zuversicht auf die nach und nach immer mehr verstärkten Wälle ihres mächtigen Feldes, welches durch den Frost zu einer fast unzerstörbaren schwimmenden Feste geworden war. Kaum scheinen sie daran gedacht zu haben, dafs der Meeresarm der Barrow-Strafse und des Lancaster-Sundes auch im Lauf des Winters eine bewegliche Oberfläche haben könnte. Aber nachdem „die schwimmende Insel mit den Schiffen" am 29. November sich völlig gewendet und die Richtung nach Osten genommen, konnte man sich nicht länger darüber täuschen, dafs auch hier das Eis in unaufhörlicher Bewegung war. In der Gegend des Cap Hurd wurde das Eisfeld der Schiffe — die Reisebeschreibung nennt es unwillkürlich „unser Eisfeld" — durch antreibende Eisblöcke auf's Furchtbarste erschüttert und weit auseinander gerissen. Zur höchsten Ueberraschung ereignete es sich, dafs das Hauptschiff auf einer 56 Fufs breiten Wasserstrafse zum Schwimmen kam, bis sich nach wenigen Stunden unter furchtbarem Sturme von Osten die Eismassen von Neuem zusammenschlossen. Eine Zeit lang wurde jeden Augenblick das Umstürzen des Fahrzeuges befürchtet, indem es durch die unterhalb herandrängenden Eismassen in eine ganz schiefe Stellung kam. Da galt es, die bei diesen Contusionen von dem Heizapparat drohende Feuersgefahr abzuwehren, und auf die Sicherung oder Rettung des nothwendigsten Bedarfs Bedacht zu nehmen. Alle waren darauf gefasst, entweder in dem von Ross erbauten Hause am Leopoldshafen, oder auf der Yacht „Mary" in der Unions-Bai, oder endlich bei den Geschwadern jenseit des Cap Hotham eine Zuflucht zu suchen, obgleich doch selbst der Kühnste kaum einen dieser Punkte erreichbar denken mochte!

Aber es würde zu weit führen, solcher gefahrvollen Tage und Stunden im Einzelnen zu gedenken, zu denen sich mitten in der sonnenlosen Zeit des Jahres unter Anderem auch drohende

Digitized by Google

Anfälle der Scorbutkrankheit gesellten. De Haven hat der Geistesgegenwart und dem muthvollen Benehmen der Offiziere und Mannschaften selbst in den Augenblicken der höchsten Gefahr das glänzendste Lob ertheilt. Es übersteigt fast alle Vorstellung, zu sehen, wie sie in den Tagen der ruhigen Fortbewegung und des Stillstandes sich von allen Schrecken erholten und über die Sorge vor Eventualitäten, denen sie noch entgegen gingen, sich schnell und muthvoll erhoben. Kane erzählt, dafs er schon im November einen Cursus naturwissenschaftlicher Vorträge begann, die mit augenscheinlichem Interesse gehört wurden; dafs das Weihnachtsfest und der Neujahrstag in gemüthvollen Erinnerungen gefeiert wurden, und dafs auch diese kleine Mannschaft — es waren zusammen 33 Offiziere und Seeleute — unter den üblichen Winter-Lustbarkeiten selbst eines arktischen Theaters nicht entbehrte *).

In den ersten drei Wochen des Monats December zeigten sich in langsamer Folge die verschiedenen Gipfel an der Nordseite der Barrow-Strafse und des Lancaster-Sundes. Die Männer fanden den gefahrvollen Wechsel des Auseinanderreifsens und Wiederzusammengehens der Eisfelder nach und nach zu einförmig, als dafs sie dabei hätten erschrecken mögen **). Am 21. December wurde die Baffins-Bai erreicht und am 14. Januar 1851 drehte sich das Eisfeld, welches nun seit fast einem Monate eine neue Festigkeit gewonnen und an Umfang fast unübersehbar zugenommen hatte, unter furchtbaren Erschütterungen dem Süden zu. Wiederum harrten Alle mit dem Bündel in der Hand, und den Schlitten zur Seite, auf das Schlimmste gefasst, des Ausgangs. Es war ein verzweifelter Gedanke, von dem zertrümmerten Schiffe diefsmal nur

*) Kane giebt p. 295 den Abdruck des am Hauptmast angeklebten Theaterzettels zu der Vorstellung am 30. Jan., welche zur Feier des ersten Wiedererscheinens der Sonne nach 86tägiger Nacht stattfand. Selbst dieser Zettel bezeugt eine phantastische Ausgelassenheit (der Bühnenvorsteher zeigt an: Kinder und Damen ohne Begleitung finden keinen Zutritt). — Am Weihnachtstage fehlten auch Bescheerungen nicht. Kane denuncirt sich in seiner Reisebeschreibung, der Tafel aus der Schiffsapotheke, mithin aus dem öffentlichen Eigenthum, zwei Flaschen Cognac als Weihnachtsgeschenk verschrieben zu haben.

**) Kane p. 254: *We had drilled with knapsack and sledge, till we were almost martinets in our evolutions on the ice.*

Digitized by Google

nach der Ponds-Bai oder in Admiralitäts-Inlet blicken zu können. Allein die Gefahr ging wiederum vorüber und sie ging weiter noch einige Male glücklich vorüber, während die Männer unter stets zunehmendem Siechthum vier lange Monate in der Baffins-Bai und Davis-Strafse — mitten in dem Terrain des Mitteleises — umhertrieben, ohne dafs vom Cap Bathurst bis zum Cap Serle (vom 20. Januar bis 19. Mai) irgend eine Landbildung erblickt worden wäre. In diese Zeit fiel indessen die Wiederkehr der Sonne und das rasche Wachsthum des Tageslichts: freilich anfangs bei scheinbar zunehmender Kälte, bis erst im April auch eine wärmendere Kraft der Sonnenstrahlen sich nicht mehr verkennen liefs. Und als zuletzt — am 6. Juni bei dem Cap Walsingham — das ganze unermessliche Eisfeld unter den lösenden Wirkungen der von Süd-Osten heranwogenden Meeresströmung ohne Gewalt und Geräusch, aber mit überraschender Schnelligkeit auseinanderging*), — als sie dann von dem Schiffe aus unter den umherschwimmenden Trümmern die Plätze erkannten, wo sie Fufsball gespielt hatten, wo sie Schlittschuh gelaufen waren, wo sie Thermometer-Beobachtungen angestellt oder vielleicht einen Bären erlegt hatten, — als diese Stücke langsam von ihnen hinwegtrieben, — da war es, als vermöchten die Männer bei der Trennung von diesem Gebiet, an welchem so schwere Erinnerungen hafteten, selbst eine gewisse Wehmuth nicht zurück zu halten!**).

Kaum sah Comm. de Haven nach den unbeschreiblichen Gefahren und Bedrängnissen seiner fast neunmonatlichen wechselvollen Haft innerhalb der rastlos forttreibenden Eisfelder seine Fahrzeuge wieder im offenen Meere***), als ihn sogleich mit Macht der Ge-

*) Kane erzählt p. 402, diese Auflösung habe so ganz ohne warnendes Vorzeichen und so unvermuthet überhand genommen, dafs er leicht davon hätte schlimm betroffen werden können. Er pflegte täglich einen mehrstündigen einsamen Spaziergang auf dem Eisfelde zu machen und sich dabei wohl meilenweit von dem Schiffe zu entfernen. Auch an diesem Tage hatte er seine Stiefeln zu demselben Zwecke bereits eingeschmiert und der Spaziergang war lediglich aufgeschoben, weil er sich zufällig beim Lesen eines Buches vertieft hatte.

**) Kane p. 406: *„This breaking up of a curtilage is not without its regrets.“*

***) Das kleine Schiff (Rescue) wurde beim Aufgehen des Eisfeldes ohne

Digitized by Google

danke ergriff, dafs der Zeitpunkt des Beginnens einer neuen Schifffahrtszeit nicht zur Heimkehr aus den arktischen Zonen geeignet sei, sondern sichtlich neue Thaten für die Rettung Franklins erheische. Demnach entschloss er sich, seinen Gefährten auf den Walfisch-Inseln eine kurze Erholung zu gönnen, sodann aber nach der Melville-Bai, dem Lancaster-Sund und dem Wellington-Canal zurückzukehren. Die Männer am Bord seiner Schiffe stimmten ohne Ausnahme mit ganzer Seele in dieses Vorhaben ein *). Und anfangs schien Alles einen glücklichen Erfolg zu verkünden. Die beiden Fahrzeuge, welche bald nach ihrer Befreiung unter dichtem Nebel einander aus dem Gesicht verloren hatten, trafen am 18. zu Lievely an der Disco-Insel wieder zusammen. Der Gesundheitszustand der Mannschaft besserte sich während des dortigen Aufenthalts unter angemessener Pflege und Freiheit der Bewegung binnen wenigen Tagen zusehends. Auf der Weiterfahrt wurden sie in den Hafenplätzen und besonders von den zahlreichen Walfischfahrern, die aus England herbeikamen, mit der angelegentlichsten Theilnahme begrüfst und auf's Freigebigste mit frischen, gesunden Nahrungsmitteln versorgt. Nichts gereichte ihnen jedoch zu gröfserer Freude als der Besuch des Lieut. Kennedy, der mit der Yacht „Prince Albert" im Auftrage der Lady Franklin auf einer Expedition nach dem Prinz-Regents-Inlet begriffen war und am 16. Juli mit dem französischen Lieut. Bellot am Bord der „Advance" erschien, um den Mitgliedern des amerikanischen Geschwaders Briefe und Nachrichten aus der Heimath zu überbringen.

Weiteres wieder flott; dagegen war das Hintertheil des Hauptschiffes dergestalt im „Packeise" festgefroren, dafs es eines 48stündigen Kraftaufwandes mit Sägen, Aexten und Brecheisen bedurfte. — Beide Schiffe waren zwar nicht ohne Beschädigungen geblieben; diese wurden jedoch bei genauerer Prüfung zu unerheblich gefunden, als dafs de Haven dadurch hätte bewogen werden können, von einem neuen Nachsuchungs-Unternehmen abzustehen.

*) Wenigstens berichtet Kane p. 411: *there was no one on board who did not enter heart and soul into the scheme.* — Ganz anders freilich Bellot *Voyage aux mères polaires* p. 67 (Tagebuch vom 16. Juli): *Leur équipage paraît très-faible; les matelots nous disent qu'ils déserteront à première terre.* Indefs scheint diese letztere Notiz auf jeden Fall sehr übertrieben.

Digitized by Google

Unter den Offizieren der drei Fahrzeuge bildete sich alsbald das freundlichste Einvernehmen und sie blieben beinahe einen Monat lang in fast täglichem Verkehren, indem sie nach einer Durchfahrt des Mitteleises suchten, um zu dem Felde ihrer Nachforschungen zu gelangen. Dieſs gelang dem Lieut. Kennedy am 13. Aug. vermittelst einer schmalen Wasserstraſse im 72° n. Br. Die Amerikaner, welche sich weiter nordwärts hielten, hatten in jenen Tagen wiederum das Miſsgeschick, dergestalt zwischen die Eisfelder zu gerathen, daſs de Haven schon der Aussicht Raum gab, einen zweiten Winter den Elementen der arktischen See preisgegeben zu werden. Nachdem seine Schiffe mit der äuſsersten Mühe am 18. August der drohenden Gefahr entkommen waren, trat die Ueberlegung, wie weit selbst der verhängniſsvolle Punkt, an welchem die beiden Schiffe im vorigen Jahre einfroren, noch entfernt lag, in den Vordergrund. Alles vereinigte sich, um den Befehlshaber zu dem Entschluſs einer unverzögerten Rückkehr zu bestimmen, während schon die Vorschrift seiner Instruction, „nicht mehr als einen Winter in den arktischen Regionen zuzubringen, sofern sich dieſs irgend vermeiden lieſse", allein hinreichend gewesen wäre, den entscheidenden Ausschlag zu geben. — Als die beiden Brigantinen am 30. September auf der Rhede von New-York ankamen, stand Henry Grinnell in der ersten Reihe Derer, die herbeigeeilt waren, um sie bei ihrer Heimkehr zu begrüſsen.

Wenn wir die Ergebnisse dieser höchst merkwürdigen und in ihrer Art beispiellosen Expeditionen überblicken, so können wir es uns nicht verhehlen, daſs sie für die Angelegenheit des Rettungswerks unmittelbar erfolglos geblieben sind, und daſs sie auch der eigentlichen Erdbeschreibung im engeren Sinne kaum einen wichtigen Ertrag liefern*). Allein für die arktische Oceanographie, für

*) Leider können wir es nicht umgehen, hier der höchst bedauerlichen und unfruchtbaren Conflicte zu gedenken, welche dadurch veranlasst worden sind, daſs für Comm. de Haven einerseits und für Capt. Penny andererseits das Recht der ersten Entdeckung der Landschaften am höheren Wellington-Canal in Anspruch genommen wurde. Den Mittelpunkt dieser Conflicte bildet die Benennung eines ganz öden und unwirthlichen Landgebiets im Norden und Osten jenes Canals, welchem von de Haven der Name „Grinnell-Land", von Penny der Name „Prinz-Albert-Land" beige-

Digitized by Google

die Kenntnifs der Natur des Eismeeres, und fast aller Erscheinungen, welche in ihr sich darbieten, haben sie in mancher Hinsicht

---

legt war. Bei der Beurtheilung dieser merkwürdigen Streitigkeiten sind zunächst folgende Punkte festzuhalten: Penny hat die erste Kunde dieses Landgebiets im September 1851 nach England überbracht; seine Schlitten-Expeditionen haben es zuerst besucht und einen Strich desselben wirklich erforscht; Penny konnte, indem er ihm in der Mitte des Monats Mai den Namen „Prinz-Albert-Land“ gab, von der 8 Monate vorhergegangenen Entdeckung und Benennung der Amerikaner nicht die entfernteste Ahnung haben; seine Berichte und die von ihm oder auf Grund seiner Mittheilungen im September 1851 gezeichneten Karten gaben den Namen, weil sie von keinem andern wufsten. — Weiter dürfte auch nicht ganz unerheblich sein, dafs durch diese englischen Berichte und Karten die erste Kunde jenes Landgebiets nach Amerika gelangt war, mithin auch dort der Name „Prinz-Albert-Land“ zuerst verbreitet wurde: denn unmittelbar nach Penny's Ankunft in London am 12. Septbr. 1851 schrieb Lady Franklin den unten zu erwähnenden Brief an Grinnell, der die Entdeckungen Penny's zum Gegenstande hat und in welchem sie preisend hervorhebt, dafs Penny durch die von ihm ertheilten geographischen Namen am nördlichen Wellington-Canal viele Amerikaner verewigt hatte. Zugleich ist bemerkenswerth, dafs de Haven in seinem, vom 4. Octbr 1851 (vier Tage nach seiner Wiederankunft in New-York) datirten, offiziellen Bericht die Penny'schen Erkundungen und Mittheilungen ausdrücklich anzieht, ohne die von Penny gegebenen Namen anzufechten. — De Haven hatte den Ehrennamen „Grinnell-Land“ einer „zwischen Nord-West und Nord-Nord-Ost sichtbaren grofsen Landmasse“ ertheilt; aber aus dem einzigen, uns zugänglichen unmittelbaren d. h. in den Tagen der Entdeckung an Ort und Stelle niedergeschriebenen Bericht (diefs ist ein Auszug, den Kane p. 179 aus seinem Tagebuche giebt) über diese Terra Nova sehen wir deutlich, dafs sie blofs aus dunkler Ferne und nur unklar gesehen wurde; dafs man nicht wufste, ob es Fortsetzung der Insel Cornwallis, oder Vorgebirge eines neuen arktischen Gebiets, oder ein Theil von Nord-Devon, oder endlich eine neue Insel war. — Unter diesen Umständen wird es erklärlich, dafs die englischen Chartographen sich nicht entschliefsen mochten, den einmal in England eingeführten Namen „Prinz-Albert-Land“ wieder aufzugeben. Aber es ist zu beklagen, dafs sie sich so weit vergessen konnten, daneben die in hohem Grade ehrenwerthe Benennung „Grinnell-Land“ nicht blos zu ignoriren, sondern sichtlich darauf ausgingen, durch seltsame Erfindungen die Priorität des Namens „Prinz-Albert-Land“ nachzuweisen und dem Namen „Grinnell-Land“ mittelst unglücklicher Combinationen jede Zulässigkeit abzustreiten. Denn die Arrowsmith'sche Karte, welche vom 21. Octbr. datirt aber augenscheinlich erst 3 bis 4 Wochen später, mithin 1½ Monate nach der Rückkehr der Grinnell-Expedition vollendet ist (auf derselben sind nämlich jene Entdeckungen von

Digitized by Google

Epoche gemacht. Unter allen ihren Mitgliedern hatte aufser de Haven, der mit der Expedition unter Capt. Wilkes das Südpolarmeer besuchte, Niemand jemals ein Eismeer gesehen, und dennoch haben diese Männer, theils durch die Gelegenheit, welche die Fügung der Umstände ihnen in überreichem Mafse darbot, theils durch den Geist einer in allen Situationen regsamen und über alle Eindrücke des Schreckens triumphirenden Beobachtung, sich für die Erweiterung der Erdkunde des höheren Nordens Verdienste erworben, die dieses Unternehmen auf alle Zeiten unvergesslich

Rae eingetragen, deren Kunde erst am 10. Novbr. nach England gelangte) behält die Benennung „Albert-Land" bei und bemerkt dazu: dieses Land sei laut Capt. Ommanney's Tagebuch vom Bord des Schiffes „Assistance", mithin in der Nähe des Cap Hotham, am Geburtstage des Prinzen Albert, 26. Septbr. 1850, zuerst gesehen. Diese Angabe wurde jedoch als unhaltbar erkennt, indem Ommanney's Bericht, der bald darauf im Druck erschien, sie nicht bestätigte und aufserdem die physische Unmöglichkeit dieser Thatsache aufser Zweifel stand. Gleichwohl taucht sie in jenem Reisebericht von Penny, der in einer nicht streng authentischen Fassung dem Buche von Sutherland einverleibt ist (vergl. oben S. 231 Anmerkung), völlig unversehens, ohne weitere Begründung und in der folgenden höchst sonderbaren und schwächlichen Einkleidung wieder auf: „Die erste Idee eines in jener Gegend vorhandenen Landes sei am 26. August 1850 am Bord der „Assistance" und auch der „Sophia" zuerst aufgekommen, daher der Name „Prinz Albert" doppelt gerechtfertigt". — Eine vom hydrographischen Depot des Admiralitäts-Amts am 8. April 1852 veröffentlichte Karte rettet den Namen „Prinz Albert-Land" dadurch, dafs sie die Insel Baillie-Hamilton als das von den Amerikanern gesehene „Grinnell-Land" bezeichnet, was in der That, wenn wir die oben erwähnten unklaren Ausdrücke des unmittelbaren Berichts vergleichen, nicht so ganz unhaltbar scheint. — Diese Motivirungen des Namens „Prinz Albert-Land" konnten natürlich in Amerika nicht unvermerkt bleiben. Die beiden Vorträge, welche Peter Force im National-Institute zu Washington gehalten hat (*Grinnell Land. Remarks on the English Maps of Arctic Discoveries in* 1850 *and* 1851, *May* 1851, 23 Seiten, und *Supplement to Grinnell Land, July* 1853, 52 Seiten) geben ein anschauliches Beispiel der grenzenlosen nationalen Erbitterung, welche sie anreizten, und wer möchte verargen, dafs sie den Ruhm einer fast unwillkürlich errungenen aber mit grofsen Gefahren erkauften Entdeckung so eifrig vertheidigen! Vgl. Kane p. 200—209 und die Kritik im letzten Januarhefte des *North American Review*, wo die Admiralitäts-Behörde von der Verantwortlichkeit für dieses und andere Attentate auf die Amerikanischen Ansprüche freigesprochen und die ganze Schuld dem Charakter Penny's aufgebürdet wird.

Digitized by Google

machen werden und auf die Entwürfe der weiteren Nachsuchungs-Expeditionen mittelbar wesentlich eingewirkt haben.

Eindruck der neuen Entdeckungen in England. Maſsregeln der Admiralität im Herbst 1851.

Indem Penny mit bitter getäuschten Erwartungen und mit dem niederschlagenden Bewuſstsein, durch unglückliche Uebereilung seine Sache vollends verdorben zu haben, sich zur Rückkehr nach England genöthigt sah, unterliefs er nicht, an den Stationen der Walfischfahrer bei der Ponds-Bai und in den grönländischen Hafenplätzen nach Depeschen oder Anordnungen der Admiralität zu forschen. Der Wunsch, vor seinem Scheiden aus den arktischen Regionen noch zum weiteren Verfolgen der unerwarteten Ergebnisse seiner letzten Entdeckungen ermächtigt und in den Stand gesetzt zu werden, erfüllte ihn immer lebhafter, je mehr er sich von dem Felde derselben entfernte. Aber auch diefsmal schlugen seine Hoffnungen fehl. Die Admiralität hatte im Frühjahr keinen Anlafs gefunden, den ausgesandten Geschwadern neue Vorräthe oder Instructionen nachzuschicken. Selbst einem in der Parlaments-Sitzung vom 21. März von Inglis gestellten Antrage war Baring, damals erster Lord der Admiralität, mit der Entgegnung ausgewichen, dafs die Geschwader für 3 Jahr auf's Reichlichste ausgerüstet seien und dafs Capt. John Ross, dessen Wiedereintreffen im August zu erwarten sei, die gewünschten Nachrichten über die Erfolge und Begegnisse mitbringen werde.

In London machte Penny's Ankunft — er war nicht allein den übrigen Geschwadern, sondern zuletzt auch seinen eigenen Schiffen mit dem Dampfboot „Tartarus", welches ihm 20 Meilen jenseit der Orkney-Inseln in Sicht kam, vorausgeeilt — um so lebhafteres Aufsehen, da sie ganz gegen alle Voraussetzungen erfolgte. Und als nun weiter die Nachricht sich verbreitete, dafs er nicht nur die unzweifelhaften Spuren des ersten Winterlagers der

Digitized by Google

Vermissten, sondern auch in dessen Nähe jenseit der Wellington-Strafse einen zum offenen Polarmeer im hohen Norden führenden Canal entdeckt habe, und dafs er lediglich gekommen sei, um von der Admiralität ein Dampfschiff zu erbitten und diesen unzweifelhaft von Franklin genommenen Weg weiter zu verfolgen; da erhob sich eine Stimme des eifrigsten Unwillens gegen Austin, der ihm bei solchen Aussichten seine Unterstützung versagt und, wie man sich wohl ausdrückte, nachdem er die Sphinx von Ferne gesehen, unerklärlicher Weise umgekehrt war, ohne ihr Orakel um das Schicksal Franklin's befragt zu haben.

Es läfst sich wohl erklären, dafs Niemand von allen diesen Nachrichten heftiger erschüttert und tiefer ergriffen werden konnte, als Lady Franklin. Der Brief, den sie unter dem ersten Eindrucke der Mittheilungen von Penny an Henry Grinnell in New-York geschrieben hat*), spricht unverholen ihre schmerzliche Verwunderung und Entrüstung über die Rückkehr Penny's und noch mehr über die von diesem als nahe bevorstehend angekündigte Rückkehr des Austin'schen Geschwaders aus. Ihre ganze Zuversicht richtet sich jetzt mit einem Male auf den Wellington-Canal. Fortan ist sie von der Ueberzeugung durchdrungen, dafs Franklin auf diesem und keinem anderen Wege die Durchfahrt gesucht haben mufste. Mit dem höchsten Nachdrucke ruft sie in die Erinnerung zurück, dafs er bei seiner Abfahrt vor Allem den Wellington-Canal im Auge gehabt habe, und dafs nicht allein Franklin, sondern auch Crozier und Fitzjames und die jüngeren Offiziere insgesammt mit ihren heifsesten Wünschen, mit ihren lebhaftesten Hoffnungen auf die nördliche Strafse (d. h. auf den Weg jenseit der Parry-Inseln) geblickt hätten. Es gilt ihr als uner-

*) Der Brief fand sogleich durch die nordamerikanischen Zeitungen den Weg in die Oeffentlichkeit, und wurde auch in den englischen Zeitungen wieder abgedruckt. Diefs bereitete der Lady Franklin peinliche Verlegenheit; sie erklärte die Publikation zuerst für einen Vertrauensbruch, nahm aber diesen Ausdruck am andern Tage durch eine neue, in grofser Bewegung niedergeschriebene Erklärung wieder zurück, weil sie Henry Grinnell, den um ihre Sache hochverdienten Mann, dadurch beleidigen zu können glaubte. — Der Brief ist u. A. in die *United Service Gazette* vom 1. Novbr. und in die kleine Sammlung von Mangles p. 39—41 aufgenommen.

Digitized by Google

heblich, dafs Penny auf den Inseln des Wellington-Canals die Spuren der Vermissten nicht gefunden: denn wie hätten sie, in dem ersten kühnen Anlaufe zum fernen Ziel, sich mit der Erforschung und Bezeichnung solcher Punkte am Anfange ihrer Siegesbahn aufhalten sollen! Sie gedenkt der Zweifel, ob die Admiralität sich bereit zeigen werde, auf das Verlangen Penny's einzugehen und erbittet für diesen Fall mit der ergreifendsten Innigkeit von Neuem die Hülfe des edlen Mannes. Obgleich unter dem Einflusse solcher Erschütterungen ihre Sinne schwach werden und ihre Gesundheit dahinsinke, obgleich Familienverhältnisse die Trennung von ihrem väterlichen Hause unaussprechlich erschweren, erklärt sie sich doch bereit, selbst in Amerika zu erscheinen, um Angesicht gegen Angesicht ihre Hoffnungen, ihre Wünsche, ihre Bitten vor den Bürgern der Vereinigten Staaten auszusprechen.

Bei der Admiralitäts-Behörde fand aber Penny mit nichten eine gleiche Bereitwilligkeit für seine Mittheilungen, Ansichten und Vorschläge, als bei der öffentlichen Meinung. Vielmehr stiefs der Inhalt seiner Eingabe vom 12. Sept., — in welcher er die Ueberzeugung aussprach, dafs die Vermissten den Wellington-Canal eingeschlagen hätten und dafs es eine Angelegenheit von der höchsten Wichtigkeit sei, diese Strafse unverweilt mit der äufsersten Eile und Energie zu verfolgen, — auf eine Reihe entgegenstehender Bedenken. Die Berichte über seine Fahrt, welche er gleichzeitig zu überreichen hatte, waren nicht frei von einzelnen Schwankungen und Widersprüchen: vor Allem blieb es höchst zweifelhaft, ob die Eisbarrieren, welche den unteren Lauf des Canals verschlossen und an welchen sowohl Penny als auch die amerikanischen Schiffe im August und in der ersten Septemberwoche ihre Kräfte vergebens versucht hatten, durch die Kraft des Dampfes überwunden werden könnten *). Aber noch viel schwerer als alles dieſs fielen die von Penny gleichfalls überbrachten Benachrichtigungen des Capt. Austin in's Gewicht, in welchen der Hergang der zwischen

*) Die Begegnisse der amerikanischen Schiffe waren damals nur bis zum 13. Septbr. 1850 bekannt; als die englischen Geschwader am 12. und 13. August 1851 den unteren Lauf des Wellington-Canals vorbeifuhren, glaubten sie dort noch dieselben Eisschranken zu erblicken, welche im vorhergehenden Jahre die Hinauffahrt unmöglich gemacht hatten.

Digitized by Google

den beiden Befehlsbabern am 12. August gepflogenen Verhandlungen nicht nur auf eine für Penny sehr ungünstige Weise dargestellt, sondern auch seine taktlosen und übereilten Erklärungen mitgetheilt waren. In der That konnte die Vergleichung dieser Schriftstücke mit den neuerdings erhobenen Anträgen kaum anders als Bedenklichkeiten und Mifstrauen hervorrufen. Man darf sich keineswegs darüber wundern, dafs die Admiralität in ihrer Sitzung vom 18. Septbr. den Entschlufs fasste: die sofortige Ausrüstung einer Dampfboot-Expedition, mit welcher Penny auf der Stelle zum Lancaster-Sund zu steuern erbötig war, von der Hand zu weisen, und den weiteren Aufschlüssen durch Capt. Austin entgegenzusehen.

Als hierauf im Anfange des Monats October die Schiffe des Capt. Austin und Capt. John Ross nach und nach zurückkehrten, wurde diese Angelegenheit verwickelter als je zuvor. Besonders bekam Austin durch das unleugbare Uebergewicht der persönlichen Thaten und Erfolge Penny's einen harten Stand. Man konnte es ihm nicht verzeihen, dafs er die Nachrichten über das offene Wasser im oberen Wellington-Canal zuerst mit schnödem Mifstrauen aufgenommen, dafs er in engherziger Befangenheit den Plänen des Walfisch-Capitains Penny seinen Beitritt verweigert und die letzte bedeutungsvolle Mahnung des Mannes zum unabsehbaren Schaden des Rettungswerkes hintangesetzt hatte *). Von vielen Seiten wurde die Beschuldigung laut: er habe die unüberlegte schriftliche Erklärung Penny's vom 11. August durch unnütze und beschwerliche Anforderungen so gut wie erpresst, wenn nicht durch einen listigen Kunstgriff gewonnen**); — Jeder sah ein, dafs dieses

*) Penny wies durch Zeugen nach, dafs er dem Capt. Austin noch am 12. August 1851 zugerufen: *Go up Wellington Channel and you will do good service in the cause!*

**) Vergl. *Morning Chronicle* vom 8. October: *To Capt. Penny, a man unskilled in official forms, devoid in official caution, and unused to the pen, except when speech is denied him, this formal repetition of an already discussed subject, this questioning again in the evening what had been spoken of in the morning was evidently annoying; he said before and says again, he had done all that man could do and asks „what else can be done?" The question, savouring of impatience, and wofully deficient*

Digitized by Google

Schriftstück unter dem Eindrucke eines verdrossenen Unmuthes niedergeschrieben, nicht aus freier und lebendiger Ueberzeugung entsprungen war. Abgesehen von allem Anderen erschien die Thatsache einer solchen Rückkehr mit einem Ueberfluſs von unverbrauchten Vorräthen an sich schon hinreichend, Austin's Unternehmungsgeist und Muth in das ungünstigste Licht zu stellen. Selbst der von ihm persönlich geleitete letzte Versuch im Jones-Sunde wurde ihm um so bitterer zum Vorwurfe gemacht, als Penny dessen Mifslingen so bestimmt vorher angekündigt hatte; man vermisste auch hier die erforderliche Thatkraft und Umsicht. Statt von diesem Punkte aus Schlitten-Expeditionen in nordwestlicher Richtung auszusenden, hatte er sich, wie wir sahen, nicht einmal mit den nöthigen Vorräthen zu einer genügenden Auskundschaftung dieses Terrains versehen.

Alle diese Anschuldigungen hafteten schwer und verletzend, und sie wurden noch verschärft, als Mitte October die Nachrichten von dem Schicksale der Grinnell-Expedition eintrafen. Jetzt konnten auch Diejenigen, welche bisher geschwankt hatten, nicht länger zweifelhaft bleiben, dafs Penny's Erkundungen im oberen Wellington-Canal von der höchsten Bedeutung, dafs seine Beobachtungen zuverlässig waren und dafs Austin kein Hindernifs gefunden hätte, wenn er mit seinen Dampfschiffen den Wellington-Canal hinaufgegangen wäre, statt an einem durch Penny's Erfahrung als vergeblich erprobten Unternehmen nutzlos Zeit und Kräfte zu verschwenden. Dazu wurde sogar der Vorwurf gehört, dafs Austin in hochfahrender Verblendung die Rettung Derjenigen, für welche er ausgeschickt war, auf das Spiel gesetzt habe.

Indem nun die verschiedensten Meinungen über das Schicksal der Vermissten in Umlauf kamen und die Gegner Penny's sich eifrig bemühten, seine Erkundungen in Schatten zu stellen und seine Pläne zu verdächtigen, ermangelte auch Capt. John Ross nicht, entschieden gegen ihn aufzutreten und dafür die Erfindungen seines Adam Beck mit dem ganzen Gewicht seiner Autorität zu bekräftigen. Er erklärte es für unzweifelhaft, dafs Franklin erst

---

in etiquette, was natural in the circumstances in which Capt. Penny was placed.

Digitized by Google

im September die Beechey-Insel verlassen, sich dann zur Baffins-Bai zurückgewandt habe und im Wolstenholme-Sund untergegangen sei. Seine Zeugnisse waren das von Adam Beck auf der Beechey-Insel gefundene Etiket, welches Niemand weiter gesehen hatte, und jene früher am Cap York entstandene fabelhafte Erzählung, die längst als beseitigt gelten mufste. Den Beweggrund der so überraschend frühen Rückkehr Franklin's fand er darin, dafs die Lebensmittel nur noch auf ein Jahr ausgereicht hätten, während sich nachweisen liefs, dafs Franklin am 12. Juli von der Disco-Insel mit mindestens auf vier Jahre ausreichenden Vorräthen abgesegelt war und in der Melville-Bai noch Gelegenheit gefunden hat, dieselben bedeutend zu vermehren! —

Es konnte nicht fehlen, dafs durch die wachsende Bitterkeit in dem entstandenen Parteikampfe der Ansichten über Franklins Verbleib und über die noch vorhandene Möglichkeit einer Rettung der Vermissten die verderblichste Trübung des Thatbestandes immer mehr um sich griff. Die Admiralität erkannte es daher als ihre Aufgabe, diese Angelegenheit sofort in ihre Hand zu nehmen, und den umgehenden Fälschungen oder Entstellungen durch authentische Ermittelung der Ergebnisse entgegenzutreten. Am 22. October wurde eine aus 5 Mitgliedern bestehende Commission eingesetzt, die es sich zu ihrer Aufgabe machte, die Offiziere der letzten arktischen Expeditionen über die verschiedenen streitigen Thatsachen und Ansichten zu vernehmen, und demnach sowohl über die von den beiden Befehlshabern Austin und Penny ergriffenen Mafsregeln zu urtheilen, als auch feste Anhaltspunkte für die weitere Fortführung der Nachsuchungen zu gewinnen. Diese Commission hat während der Tage vom 27. October bis 17. November in zwölf Sitzungen 30 Personen verhört und die gedruckten Protokolle dieser Sitzungen enthalten nicht weniger als 1506 Fragen und Antworten *).

*) *Report of the committee appointed by the Lords of the Admiralty to inquire into and report on the recent arctic expeditions in search of Sir John Franklin, together with the minutes of evidence taken before the committee and papers connected with the subject.* Abgedruckt im 50. Bande des Jahrgangs 1852 der *Parliam. Papers.* — Unter den Beilagen dieses Berichts erwähnen wir hier noch der merkwürdigen Erklärungen und Gut-

Digitized by Google

Die Resultate dieses Verfahrens in Beziehung auf die Personen liefsen sich leicht voraussehen. Capt. Austin ging zumeist auf Grund der Schriftstücke völlig gerechtfertigt aus der Untersuchung hervor. Capt. Penny war von Anfang an in einer sehr üblen Lage. Das geschriebene Wort seiner Hand sprach gegen ihn. Seine Haltung bewies jetzt von Neuem, wie wenig er den Formen eines solchen Geschäftsganges gewachsen war. Er verwickelte sich zu wiederholten Malen in Widersprüche und war genöthigt, seine Angaben und Erklärungen wo nicht zu widerrufen, so doch wesentlich zu modifiziren. Selbst das von Penny geführte Tagebuch enthielt einzelne Aeufserungen eines unter dem

---

achten über die Fragen: Ob sich annehmen lasse, dafs Franklin oder ein Theil seiner Mannschaften noch am Leben sein könnten, und wohin dieselben verschlagen sein möchten? Welche Mafsregeln für etwaige weitere Nachsuchungsversuche zu ergreifen und welche Richtungen einzuschlagen seien? — Die Commission holte nach und nach von acht „arktischen Männern" motivirte Beantwortungen dieser Fragen ein. Fünf dieser Männer, Scoresby, Kellett, Richardson, Penny und Stewart, sprachen sich entschieden für die Möglichkeit und selbst die Wahrscheinlichkeit der Rettung Franklin's oder eines Theils seiner Gefährten aus; — die drei übrigen dagegen, Capt. John Ross, Austin und Ommanney, behaupteten die völlige Undenkbarkeit einer solchen Annahme. Aber John Ross war durch die Befangenheit, mit welcher er auf Adam Beck baute, zu einem Urtheile unfähig; er, der einst vier Winter im Eise verlebt, verzagte am kleinmüthigsten vor dem Gedanken eines fünften und sechsten. — Capt. Austin war zu tief in persönliche Conflicte verwickelt, als dafs man von ihm ein competentes Urtheil hätte erwarten können. Seine Ansicht über die Möglichkeit der Ausdauer des Menschen im arktischen Klima war höchst ungünstig; aber man hat wohl gesagt, dafs er das arktische Klima nicht selbst gekostet, sondern nur von seinem Commodore-Schiff hineingeschaut habe. Bellot *Voyage aux mers polaires* p. 67 führt einen Ausspruch Kane's an: „*Les navires du gouvernement sont installés d'une façon trop comfortable. Les officiers se renferment à bord et n'osent pas sortir.*" Sollte das von Austin gesagt sein? — Ommanney regte sogar die Besorgnifs an, dafs die eingemachten Fleischvorräthe der Vermissten nicht von der besten Beschaffenheit gewesen, mithin verdorben sein könnten! — Allein die entgegengesetzte Ansicht siegte. Richardson hat das Verdienst, seine erhebenden Anschauungen von der Fähigkeit des Menschen, im arktischen Klima das Leben zu fristen, und von den im hohen Norden sich dazu darbietenden Mitteln auf eine überzeugende und hinreissende Weise zur Geltung gebracht zu haben.

Digitized by Google

unmittelbaren Eindruck der äufseren Hemmnisse und getäuschten Hoffnungen erwachten sanguinischen Unmuthes, die sich leicht gegen seine neuen Entwürfe und Anerbietungen wenden liefsen. Die Commission urtheilte daher: dafs Penny's Wunsch, zu einer neuen Expedition in Stand gesetzt zu werden, lediglich erst durch die sichtbare Nichtbefriedigung, welche sich bei seiner Ankunft in England überall aussprach, hervorgerufen, und dafs der Ausdruck eines solchen Verlangens in früherer Zeit, dem Capt. Austin gegenüber, gar nicht nachgewiesen sei.

Ganz anders stand es aber um die sachlichen oder praktischen Ergebnisse. Die Commission empfahl auf's Dringendste, das bisherige Austin'sche Geschwader von Neuem auszusenden; die Beechey-Insel zur Basis neuer Nachsuchungen zu machen und die ganze Stärke und Kraft auf die Erforschung der oberen Wellington-Strafse zu verwenden; für den Fall, dafs es gelänge, mit den Schiffen einen Winteraufenthalt im hohen Norden zu erreichen, Nachforschungen in den umliegenden Landschaften auszuführen. Dagegen wurden weitere Nachforschungen nach den Richtungen der Melville-Insel und des Cap Walker als völlig unnöthig bezeichnet.

In dieser Weise geschah es, dafs Penny persönlich gedemüthigt und blosgestellt wurde, während seine Sache einen vollständigen Triumpf über die ihm entgegenstehenden Einwürfe erhielt. Diefs konnte ihn aber mit nichten zufrieden stellen. Er beklagte sich auf's bitterste über die rücksichtslose und kränkende Behandlung, welche er seitens der arktischen Commission erfahren, und wurde nicht müde, gegen die für ihn so kränkenden Entscheidungen derselben sich zu verwahren. Nicht minder wurde von ihm der Vorwurf zurückgewiesen, dafs er vor seiner Heimkehr besser gethan hätte, noch 2 Wochen auf die Erkundung des Eingangs zum Wellington-Canal zu verwenden. Aber schmerzlicher als alles Andere war ihm die Erfahrung, das von ihm errungene Feld seiner Hand entzogen zu sehen. Noch am 11. Febr. 1852 übergab er eine ausführliche Denkschrift *), in welcher er seine Ver-

*) *Letter to the Lords Commissioners of the Admiralty.* Auch in den *Parliam. Papers* 1852 Vol. L durch Beschluss des Hauses der Gemei-

Digitized by Google

dienste geltend zu machen, seine Schuldlosigkeit nachzuweisen und die Ansprüche, an welchen auch seine Gefährten Theil haben, in beredter Sprache zu begründen sucht. Nach einigen Tagen, am 19. Februar, erhielt er die Antwort, dafs die Admiralität bedaure, von dem Anerbieten keinen Gebrauch machen zu können. Erst im folgenden November wurde ihm ein Schreiben zu Theil, welches seiner Führung und seinen Leistungen die verdiente Anerkennung angedeihen liefs *), nachdem bereits am 12. März sich im Parlament gewichtige Stimmen dringend für seine Ehrenrettung erhoben hatten.

Unternehmungen von Rae, Pim, Kennedy, Inglefield; ungewisse Nachrichten und Gerüchte 1851 — 52.

Mitten in den Verlauf dieser Arbeiten der arktischen Committee fiel am 10. Novbr. die überraschende Nachricht, dafs Rae im letzten Frühjahr die Erkundung der Nordküste des Wollaston-Landes bis zum 117 Gr. w. L. gelöset hatte, ohne irgend Anzeichen oder Spuren einer Anwesenheit der Vermissten zu entdecken. Der unternehmende Reisende war, seitdem er in den Jahren 1848, 1849 und 1850 die Boot-Expeditionen (von Richardson, ihm selbst und Pullen) der Reihe nach an dem furchtbaren Eistreiben in jenen Meerestheilen scheitern sah, angelegentlich mit dem Gedanken be-

---

nen am 27. Febr. zum Druck bestimmt. — Unter den zahlreichen Beurtheilungen des *Report* der arktischen Admiralitäts-Commission heben wir hervor *Athenaeum* 1851, p. 1345—47.

*) *Athenaeum* 1853, p. 193. — Wir können schliefslich nicht unbemerkt lassen, dafs die beiden von Penny aus dem Wellington-Canal mitgebrachten Holzstücke durch Richardson einer höchst sorgfältigen mikroskopischen Prüfung unterworfen wurden. Der demzufolge abgefasste offizielle Bericht gestand dem bei Disappointment-Point gefundenen, angekohlten Tannensplitter zwar eine Hinweisung auf die Vermissten zu, während in Betreff des Ulmenholz-Stabes, der bei Baillie-Hamilton aufgefischt war, jede Möglichkeit solcher Beziehung entschieden in Abrede gestellt wurde.

Digitized by Google

schäftigt gewesen, sich den Zugang jenes öden Insel-Landes über das Eis zu bahnen, und hatte mit einer allgemein bewunderten Sicherheit und Kühnheit seinen Plan für dieses unbeschreiblich schwierige Unternehmen ausgedacht. Zu Fort Confidence traf er im Winter 1850 — 1851 die nöthigen Vorbereitungen und brach schon am 25. April mit 4 Mann und 3 von Hunden gezogenen Schlitten auf, so dafs er am 1. Mai unweit der Mündung des Kupferminenflusses die Küsten des amerikanischen Continents erreichte. Zu seiner grofsen Freude liefs der Zustand des Eises kaum etwas zu wünschen übrig: in 6 Tagen wurde der Weg über die Dolphin- und Union-Strafse zum Cap Lady Franklin zurückgelegt. Von diesem Punkte aus ging er zuerst ostwärts, um den Küstensaum bis zu der von Dease und Simpson beschrittenen Stelle zu untersuchen; dann aber westwärts, bis er bei dem Cap Baring jenseit des 117° w. L. eine westwärts vorgestreckte Landzunge traf, von welcher aus sich zwar der nördlich streifende Küstenzug noch fernhin verfolgen, nach Westen hin aber keine Landbildung entdecken liefs. Alles Forschen nach Spuren der Vermissten war vergebens; das Verkehren mit den dortigen äufserst gutgearteten und harmlosen Eskimo, deren Ansiedlungen bis gegen den 70° n. Br. hin gefunden wurden, bestätigte vollends die Ueberzeugung, dafs keine Abtheilung der Gefährten Franklin's jemals hier gewesen sein konnte. — Rae und seine Begleiter schliefen während dieser 42tägigen Reise (er berechnet die zurückgelegte Wegstrecke auf 942 engl. Meilen) in Schneehäusern. Er war darauf gefasst, im Verbrauch von Lebensmitteln sich und seinen Gefährten die äufserste Beschränkung aufzulegen und grub davon auf dem Hinwege an verschiedenen Punkten für die Rückkehr ein, um die Last der Schlitten möglichst zu erleichtern. Unterwegs lebten sie grofsentheils auch von Eidergänsen, Rebhühnern und Lemmingen (die letzten Thiere waren so überaus häufig, dafs die Hunde sie in grofser Zahl erhaschten). Den Eingeborenen schienen Seehunde und andere Seethiere einen ausreichenden Unterhalt zu gewähren; sie waren selbst an den nördlichsten Punkten ihrer Wohnsitze augenfällig wohlgenährt.

Rae hat dieses kühne Unternehmen in den Monaten Juli und August noch durch eine nicht minder gelungene Bootfahrt an den

Digitized by Google

Küsten des Victoria-Landes vollendet und gekrönt, welche nicht allein den Zusammenhang des Wollaston- und Victoria-Landes festgestellt, sondern auch die Aufnahme des ununterbrochenen Küstenzuges von 102 bis 117½ ° w. L. ermöglicht hat. Die geographische Gesellschaft zu London ertheilte ihm für diese verdienstlichen Arbeiten in der Jahressitzung des 24. Mai 1852 ihre goldene Medaille *).

Indem unter dem Einfluſs aller dieser Ergebnisse die Hoffnungen auf das Wiederfinden Franklin's sich immer mehr dem höheren Norden zuwandten, konnte es nicht fehlen, daſs ein von dem Lieut. Bedford Pim entworfener Plan zur Auskundschaftung der ostsibirischen Küsten und der Inseln am äuſsersten Nord-Osten von Asien den lebhaftesten Anklang fand.

Pim war im Juni 1851 mit Capt. Kellett von den Nachsuchungs-Stationen an der Behrings-Straſse nach England zurückgekehrt. Die Entdeckung von Inseln und Landbildungen im höheren Norden über der Behrings-Straſse hatte ihn mit der Vermuthung erfüllt, daſs Franklin jenseit derselben vorgegangen und weit über sein Ziel hinaus an unerforschte und öde Küsten verschlagen sei, ohne bei der gänzlichen Unzugänglichkeit der ewigen Eisfelder, welche dort fast nur aus hochaufgethürmten Zacken und schroffen Abhängen bestehen, die Mittel und Möglichkeit einer Rückkehr zu gewinnen. Durch diese Voraussetzung leuchtete mit einem Male ein, daſs alle Versuche einer Begegnung, wie sie bisher von der Behrings-Straſse aus unternommen waren, völlig erfolglos bleiben mussten. Vielmehr kam es darauf an, diese Begegnung in den höheren Breiten, von dem äuſsersten Nord-Osten Asiens aus zu versuchen. Lieut. Pim's Vorhaben ging dahin, über Petersburg, Moskau, Tobolsk, Irkutzk, Jakutzk — mithin desselben Weges, auf welchem Fitzjames im kühnsten Aufschwunge seiner Hoffnungen zurückzukehren gehofft hatte! — nach dem unerforschten Lande

*) Die beiden Reiseberichte von Rae sind in den *Parliam. Papers* 1852, Vol. L. *Further Corresp.* p. 15 — 23 und weiter unten mit einigen Beilagen abgedruckt. Dem letzten Bericht ist auch seine schöne Karte von Wollaston- und Victoria-Land hinzugefügt.

Digitized by Google

Titigen aufzubrechen; er gedachte die Wildnisse des Tschukschen-Gebiets zu durchwandern, die Ströme mit tragbaren Kähnen zu überfahren, so in den nördlichsten von Eskimo bewohnten Gegenden nach dem Schicksal Franklin's zu forschen, und berechnete, von Moskau aus binnen 4 — 5 Monaten an Ort und Stelle zu sein.

Nichts hätte für einen solchen Plan günstiger eintreffen können, als die Entdeckungen der Geschwader von Penny und de Haven im Wellington-Canal. Von allen Seiten wurde Pim's Entschluss mit dem gröfsten Interesse aufgenommen, und obgleich die Admiralität es bestimmt ablehnte, zur Ausführung die Hand zu bieten, gewann Pim dennoch die besten Aussichten für sein Unternehmen. Lady Franklin erklärte mit freudigem Entgegenkommen, 500 Pfd. Sterl. dazu beitragen zu wollen (mehr hatte sie in jenen Tagen nicht zu verwenden); der Premier-Minister Lord Russell gab eine gleiche Summe; Lord Palmerston gewährte die Reisekosten bis St. Petersburg; viele angesehene Personen statteten Pim mit Empfehlungen an einflufsreiche Personen am russischen Hofe aus. Dazu kam, dafs auch Gelehrte und Naturforscher an dem Gelingen des Unternehmens grofses Interesse nahmen. Oberst Sabine erklärte, dafs die Beobachtungen über Erdmagnetismus, welche Pim in jenen noch unerreichten Gegenden anzustellen beabsichtigte, allein schon lohnend genug sein müfsten, um ihretwegen das Vorhaben in's Werk zu setzen. Die geographische Gesellschaft zu London fasste den Entschluss, sich dabei zu betheiligen; allein der damalige Präsident derselben, Murchison, der durch seine genaue Bekanntschaft mit den Schwierigkeiten des Reisens in Sibirien am Besten im Stande war, über die Ausführbarkeit zu urtheilen, legte neben allen seinen Aufmunterungen und Empfehlungen die nachdrücklichste Verwahrung ein, sofern nicht die sämmtlichen Anstalten zur Ausführung von der Russischen Regierung in die Hand genommen würden.

Demnach reiste Pim am 20. November von London mit den besten Hoffnungen ab. Er nahm seinen Weg über Berlin, wo ihm namentlich von Alexander v. Humboldt die sprechendsten Beweise der wohlwollendsten Theilnahme für den doppelten Zweck seines Unternehmens zu Theil wurden. Allein in Petersburg zeigten sich die Behörden, wiewohl sie anderweit die Forschungen nach Franklin

Digitized by Google

mit der gröfsten Bereitwilligkeit unterstützt hatten, diefsmal gleich anfangs bedenklich. Pim wurde zwar in vielen Kreisen, bei der dortigen geographischen Gesellschaft, selbst bei Hofe und von dem Kaiser Nicolaus mit ausgezeichneter Aufmerksamkeit empfangen*): aber dennoch war Alles verloren, als das vom Admiral Matiuschin erforderte Gutachten eine ungünstige Entscheidung gebracht hatte. Es wurde angeführt, dafs mindestens 18 monatliche Vorbereitungen dazu gehörten, die für den Transport des Reisebedarfs und der magnetischen Instrumente erforderlichen Schlitten und Hunde zu beschaffen, dafs durch die letzten Expeditionen, weil sie den Eingeborenen ihre Hunde entzogen hätten, vielfache Uebelstände, sogar Krankheiten und grofse Sterblichkeit herbeigeführt wären. Genug, die Russische Regierung lehnte vorläufig die erbetene Vermittlung ab, weil sie entweder für die Reisenden oder für die Eingeborenen keine Verantwortlichkeit übernehmen wollte; und da Pim von der dagegen gern gewährten Erlaubnifs, auf eigene Hand in beliebigen Richtungen Sibirien zu durchreisen, keinen Gebrauch machen konnte, blieb ihm nichts übrig, als seinen Plan aufzugeben**).

In denselben Monaten, in welchen in England alle Blicke sich ahnungsvoll auf das Polarmeer jenseit des Wellington-Canals und auf das Küstengebiet im äufsersten Nord-Osten Asiens richteten, wurde im Süden der Barrow-Strafse durch neue Erkundungen in Nord-Somerset und einem Theile des Prinz-Wales-Landes der Ueberzeugung, dafs Franklin in den niederen Breiten nicht seinen Verbleib genommen, das letzte Siegel aufgedrückt. — Nachdem Lieut. Snow im Jahre 1850 vergeblicher Sache zurückgekehrt

*) Der russische Reichskanzler Séniavine schrieb am $\frac{2}{14}$ Novbr.: „*S. Maj. l'Empereur portant un intérêt véritable au sort du célèbre navigateur et de ses hardis compagnons, a daigné accueillir avec bienveillance ce voeu*“ ...

**) *Lieut. Pim's proposal to conduct an expedition to proceed through Siberia to the mouth of the river Kolyma and to explore the Arctic Shore from Cape Sievero Vostotchini Nos to the North Cape of Capt. Cook* in *Parliam. Papers* 1852 a. a. O. p. 94—98. Mangles p. 41. Eine kurze authentische Relation enthält die *Address to the R. Geogr. Soc. of London, 24th May* 1852, *by Sir R. J. Murchison p.* 19—21.

Digitized by Google

war, rüstete Lady Franklin im Frühjahr 1851 den Lieut. Kennedy mit ihrem Schiffe „Prince Albert" abermals mit dem Auftrage aus, die Gebiete im Süden und Westen des Prinz-Regent-Inlet, auf welche sie noch immer ihre Hoffnungen richtete, zu durchforschen. Die Expedition*) zählte 18 Mitglieder; unter ihnen gedenken wir des französischen Lieut. Joseph-René Bellot, der von Frankreich herübergekommen war, um in die Dienste des Rettungswerks einzutreten, und des 62jährigen John Hepburn, der Franklin bereits 30 Jahre vorher auf seiner ersten Land-Expedition unter Gefahr und Noth begleitet hatte, und in treuer Anhänglichkeit es sich nicht versagen konnte, in seinen alten Tagen wiederum dessen vermeintlichen Fahrten zu folgen. Es ist oben erwähnt, dafs sie in der Baffins-Bai mit den Schiffen des Comm. de Haven zusammentrafen und erst nach 4wöchentlichem Suchen den Weg durch das Mitteleis fanden. Als hierauf am 10. Septbr. der Leopoldshafen erreicht war, bestieg Kennedy mit 4 Männern das Gutta-Percha-Boot, um durch die vorgelagerten Eismassen einen Zugang zur Küste zu suchen, wo Nachrichten von Austin oder Penny, ja möglicher Weise selbst von einer Abtheilung der Vermissten erwartet werden mochten. Die Männer hatten eben eine hohe Klippe am Ufer erreicht, als eine Bewegung in den Eismassen ausbrach, welche ihnen das Schiff unerreichbar machte; sie waren genöthigt, ihr Boot an's Land zu ziehen und unter demselben die hereinbrechende Nacht zuzubringen, während die Elemente ringsum furchtbar tobten und ihre Glieder vor Kälte erstarrten. Am folgenden Morgen erkannten sie zu ihrem Schrecken, dafs das Fahrzeug in der Nacht weithin verschlagen war; ihre Augen vermochten nirgends eine Spur desselben zu entdecken. Zum Glück gewährte ihnen das von James Ross am Leopoldshafen errichtete Haus Obdach und Lebensmittel: sie hätten sonst auf die elendeste Weise umkommen müssen; denn erst nach 6 angstvollen

*) Vergl. *A short narrative of the second voyage of the Prince Albert in search of Sir John Franklin, by Will. Kennedy.* London 1853. 8. 202 S. mit Karte; und *Journal d'un voyage aux mers polaires exécuté à la recherche de Sir John Franklin, en* 1851 *et* 1852, *par J. R. Bellot .. précédé d'une notice sur la vie et les travaux de l'auteur par M. Julien Lemer.* Paris 1954. 8. LVI u. 414 S. mit Portr. u. Karte.

Digitized by Google

Wochen gelang es dem Lieut. Bellot, der inzwischen mit dem „Prince Albert“ in der Batty-Bai eine Landungsstätte gefunden hatte, den Lieut. Kennedy und seine 4 Begleiter zu der übrigen Mannschaft wieder abzuholen. — Am 5. Januar wurde, obgleich nur der Schein des Mondes die Wege erhellte, — die Sonne war seit dem 30. October nicht mehr gesehen — ein Ausflug nach Fury-Beach unternommen. Die Hoffnung, an diesem von John Ross im Jahre 1833 besuchten Punkte Spuren der Vermissten anzutreffen, versagte allzumal; indess gewährten die ausgegrabenen Vorräthe, welche hier nach 20 Jahren noch unverdorben vorgefunden wurden, einen sehr willkommenen Zufluss zu den Erfordernissen für ihre demnächstige gröfsere Wanderung. Denn am 29. März machten sich Kennedy und Bellot mit 6 Männern auf den Weg, um die unbekannten Küsten-Landschaften von Nord-Somerset und Prinz-Wales-Land auszukundschaften. Zum Transport des nothwendigsten Bedarfs — im Gesammtbetrage 1627 Pfd. — dienten ihnen vier Schlitten, die theils von Männern allein, theils zugleich von Hunden (deren sie nur 5 hatten) gezogen wurden. Da es darauf ankam, die Reise möglichst weithin auszudehnen, legten sie sich in jeder Hinsicht die äufsersten Entbehrungen auf. An Lebensmitteln wurde nur das Nothwendigste, an Geräthen nur das Unentbehrlichste mitgenommen. Ihre Schlafstätte schlugen sie nicht, wie die Austin'schen Schlitten-Expeditionen, in Zelten auf: diefs hätte den Transport viel zu sehr beschwert — sondern in Schneehäusern, für deren Erbauung die Männer vorher förmlich eingeübt waren *).

Die geographischen Entdeckungen dieser höchst beschwerlichen Reise zeigten sich nicht ganz unerheblich: es ergab sich, dafs Nord-Somerset eine zur Zeit freilich mit Eismassen dicht umgürtete Insel war, aus deren niedrigen Ebenen nur einzelne Berge und Bergreihen sich erhoben **). Die von der Brentford-Bai zur Vic-

*) Abbildung dieser Operation s. bei Kennedy p. 78—79.

**) Capt. James Ross hatte aus der Ferne die Ebene für ein Meer, die Bergbildungen für Inseln angesehen. Kennedy benannte hier: *Mount Cowie, Mount Washington; Colquhoun Range; Arrowsmith Plains, Fisher's Lake, Forsyth's Lake.* — Sein Weg führte ihn bald in Gegenden, die im vorhergehenden Jahre von verschiedenen Abtheilungen des Austin-

Digitized by Google

toria-Strafse führende Meerenge, später von Rae definitiv als Glied einer nordöstlichen Meeresverbindung erkannt, erhielt den Namen Bellot-Strafse. Indem die Reisenden von hier aus zuerst eine westliche, dann aber im 100° w. L. eine nördliche Richtung einschlugen, kamen sie am 24. April zu dem innersten Rande des Meerbusens, von welchem aus Ommanney mit seinen Schlitten im Mai 1851 sich zur Rückkehr gewandt hatte. Im 73° n. Br. berührten sie ostwärts hin am 28. April nahezu die äufsersten von Browne im Peel-Sund (Browne-Bai) erreichten Punkte. — Höchst merkwürdig ist es, dafs Kennedy und Bellot am Cap Walker, eingedenk der grofsen Wichtigkeit dieses Punktes, an zwei Tagen mit allem Fleifs nach Spuren einer Anwesenheit nicht etwa blos der Vermissten, sondern besonders der letzten arktischen Geschwader geforscht haben, dennoch keinen einzigen der drei von Ommanney, Browne und Krabbé dort errichteten Steinhaufen fanden, ja dafs sie höchlich erstaunt in dem Glauben, einen noch nie von einem Europäer betretenen Küstenstrich untersucht zu haben, von dannen gezogen sind *). Man wird nicht umhin können, diese Thatsache als ein höchst bedenkliches Beispiel der Erfahrung anzusehen: wie leicht in den mit Schnee und Eis erfüllten unwirthlichen arktischen Landschaften die Spuren von Reisenden verweht oder doch unentdeckbar werden konnten, und wie verfänglich es ist, den Ergebnissen selbst emsiger Nachforschungen zu trauen.

Nachdem Kennedy mit seinen Gefährten in 79 Tagen gegen 1100 engl. Meilen zurückgelegt, bedurften Alle um so mehr der Erholung, da auch Symptome der Scorbut-Krankheit immer mehr um sich griffen. Daher wurde in dem Winterhause am Leopolds-Hafen, an welchem der Rückweg vorüberführte, eine mehrtägige

---

schen Geschwaders durch Schlitten-Expeditionen entdeckt und auf Grund ihrer Berichte und Zeichnungen von Austin (der sich dieses Recht streng vorbehielt) benannt waren, ohne dafs Kennedy von dem Allen eine Ahnung hatte. Er sah sich daher genöthigt, fast alle weiterhin von ihm ertheilten geographischen Benennungen wieder zurückzunehmen.

*) Bellot's Tagebuch in s. *Voyage* p. 305: *Les Européens ne semblent pas avoir abordé sur cette partie de la côte, car pas un ne l'eût fait ... sans laisser enfin quelques vestiges de leur passage.*

Digitized by Google

Rast genommen*). — Sobald die Reisenden aber von Ferne eine offene See in der Barrow-Strafse erblickt hatten, erwachte in ihnen das Verlangen, die Stätte des ersten Winteraufenthalts der Vermissten, wovon die Walfischfahrer in der Baffins-Bai so wie auch de Haven und seine Gefährten ihnen so Vieles erzählt hatten, letzlich noch zu besuchen. Am 6. August gelang es, das Schiff von der Stelle, an welcher es seit 330 Tagen eingefroren stand, wieder in die offene See zu leiten, und nun richtete Kennedy seinen Lauf nach dem Cap Riley und der Beechey-Insel, wo er zu seiner Ueberraschung den Lieut. Pullen mit dem Stations-Schiffe „Nordstern" antraf und mit freudiger Spannung die ersten Nachrichten jener neuen Expedition hörte, deren wir bald gedenken werden. Es war eine eigenthümliche Fügung, dafs unter den 300 Briefen, welche Kennedy aus England mitgebracht hatte, mehrere an Seemänner und Offiziere adressirt waren, die inzwischen nicht allein nach England zurückgekehrt, sondern jetzt bereits wieder im Wellington-Canal auf der Fahrt zum Polarmeer begriffen waren.

Endlich können wir nicht umhin, an dieser Stelle sogleich noch unsern Blick auf die Auskundschaftung der Baffins-Bai durch Lieut. (jetzt Capt.) Inglefield zu werfen, obgleich dieses Unternehmen uns noch weiter voraus in den Sommer 1852 versetzt.

Lady Franklin hatte im Frühjahr 1852 im Verein mit einer Anzahl von Personen, die dem Rettungswerk für Franklin mit besonderer Theilnahme anhingen, den Schraubendampfer „Isabel" angekauft, um denselben unter der Anführung des Capt. Beatson, eines unleugbar sehr einsichtsvollen, unternehmenden und genialen Seemannes, zu den sibirischen Küsten und Inseln jenseit der Behrings-Strafse zu entsenden. Das Unternehmen konnte als eine Ergänzung oder als ein Ersatz des Vorhabens von Pim betrachtet

---

*) Nämlich vom 15. bis 27. Mai. — Vorher rasteten sie drei Tage lang am Cap M'Clintock, wo unerwartet Lebensmittel gefunden waren, die Capt. James Ross 1849 dort eingrub. Das Tagebuch des verewigten Bellot schildert die freie Behaglichkeit dieser Rast auf's Anschaulichste p. 313: *Nous passons ces trois jours à manger, boir, dormir; boir, dormir et manger; dormir, manger et boir.*

Digitized by Google

werden und schien eine Zeit lang den besten Fortgang zu haben. Die Russische Regierung hatte es sich angelegen sein lassen, Pässe und Empfehlungen an die dortigen Befehlshaber zu übersenden. Die britische Admiralität hatte mit freigebiger Hand die Ausrüstung unterstützt. Allein indem man eben schon der Ausfahrt entgegen sehen mochte, traten im Frühjahr 1852 die unangenehmsten finanziellen Verwicklungen ein, die den ganzen Plan wenn nicht vereitelten, doch auf ungewisse Zeit hinausrückten. Um das mit grofsem Kostenaufwande ausgerüstete Fahrzeug im Sommer 1852 nicht unbenutzt liegen zu lassen, trat Lady Franklin mit dem Capt. Inglefield in Unterhandlung: sie stellte ihm den Antrag, dasselbe mit einem Transport von Vorräthen noch nach der Beechey-Insel zu führen, um Nachrichten über das dorthin ausgesandte Geschwader einzuholen. Eine solche Mission erschien dem unternehmensvollen Capitain jedoch zu gering; er erbot sich, den zwar nur kleinen, aber vortrefflich eingerichteten Dampfer (der „Isabel" hielt 149 Tonnen, die Maschinen 30 Pferde Kraft) in den höchsten Norden der Baffins-Bai hinauf zu führen, um dort nach Spuren Franklin's zu suchen und die Natur jener geheimnifsvollen drei Sunde zu erforschen, auf welche schon Franklin mit lebhaftem Verlangen geblickt hatte.

Nachdem die Bedenken der späten Jahreszeit schnell beseitigt waren, verliefs Inglefield unverweilt am 10. Juli die britischen Küsten *). Auf seiner durch das beste Wetter begünstigsten Fahrt ging er jenseit der Melville-Bai bei der Eskimo-Dorfschaft Nord-Omenak, deren Umgegend Adam Beck als den Schauplatz der von ihm ersonnenen Katastrophe bezeichnet, vor Anker. Nachdem er hier die Hütten und selbst die Gräber der Eingeborenen auf's Genaueste, aber ohne Erfolg untersucht, begab er sich mit seinen Männern zu einem Erdaufwurf, der vermeintlich die Gebeine der Vermissten enthalten sollte, und liefs ihn abtragen: eine beklemmende Spannung begleitete diesen entscheidungsvollen Act, der als die

*) *A summer search for Sir John Franklin; with a peep into the polar basin. By Commander E. A. Inglefield. With short notices by Prof. Dickie on the botany, and by Sutherland on the meteorology and geology, and a new chart of the Arctic Sea.* XXI u. 232 S.

Digitized by Google

letzte Entkräftung der Schreckensgeschichte des Adam Beck betrachtet zu sein scheint.

Ueber die Küstenbildung im Norden der Baffins-Bai herrschten bis dahin mannichfache Zweifel und unsichere Vermuthungen. Die frühere Ansicht, dafs Grönland mit den Nordgebieten des Lancaster-Sundes (welche wir hin und wieder mit dem Namen „West-Grönland" bezeichnet finden) in ununterbrochenem Zusammenhange stehe, dafs die drei Sunde — Walfisch-, Smith- und Jones-Sund — nur mehr oder weniger tiefe Meerbusen seien, war neuerdings schwankend geworden. Gleichwohl aber konnte die entgegengesetzte Vermuthung, dafs die grofse Hauptinsel Grönland nur bis zum 77 oder 78 ° n. Br. sich hinaufziehe und weiter nordwärts von einem arktischen Inselmeer begrenzt sei, kaum mehr als den Credit einer geistreichen Hypothese erringen. Es war dem jetzigen, durch eine Reihe ungünstiger Fügungen angebahnten Unternehmen Inglefields vorbehalten, diese Hypothese oder Vermuthung endlich zur positiven Gewissheit zu erheben. Am Eingange des Walfisch-Sundes — auch hier fand sich noch eine ärmliche Eskimo-Ansiedlung, die wiederum mit unermüdlicher Schärfe durchsucht ward — erkannte das bewaffnete Auge des kühnen Seemannes von einem 1000 Fufs hohen Hügel herab, wie der vermeintliche Küstenstreif des Sundes von unabsehbaren Gewässern durchschnitten wurde. Am folgenden Morgen zeigten sich gegen Osten zwei breite Meeresarme, über welche der Blick unter dem Glanze der aufsteigenden Sonne klar und ungehemmt in weite Fernen schweifte. — Wie lockend es auch war, diese Entdeckung weiter zu verfolgen, so mahnte doch die vorgerückte Jahreszeit und die vorwiegende Bedeutung des Vordringens zu nördlicheren Breiten zur Fahrt gegen den Smith-Sund. Hier ragte das Cap Alexander als ein Wendepunkt im bedeutungsvollsten Sinne des Worts empor. Von diesem Vorgebirge aus sah man an der Ostseite der Baffins-Bai in südlicher Richtung nichts als schneebedeckte Anhöhen und Klippen, während jenseits in nördlicher Richtung die Felsenkuppen am Rande der offenen See unverhüllt in ihrer natürlichen schwarzen oder röthlichbraunen Färbung erblickt wurden; nur die westliche Küstenlandschaft erschien auch hier im Winterkleide. Die unverkennbare Strömung der Fluthen nach

Digitized by Google

Norden hin bestätigte die Ueberzeugung des vorhandenen Polarbassins. So weit das Auge nordwärts reichte, zeigte sich auf dem Spiegel der fernhin sichtbaren See nichts, was der Fahrt gegen den Nordpol hin hätte hemmend entgegentreten können. Allein das Jahr war schon spät, und die Ausrüstung nicht zu einer weitaussehenden Fahrt angethan. Am 27. August gerieth das Schiff bei einem plötzlich hereinbrechenden Nordsturm zwischen wilde Eismassen. Alles erschien mit einem Male abschreckend; man mufste jetzt auf die Rückfahrt bedacht sein.

Eine ganz andere Natur als der Walfisch- und Smith-Sund zeigte zwar der Jones-Sund, an dessen abermalige Erforschung die letzten Tage des Monats August gesetzt wurden. Denn dieser Meeresarm war mit festen Eisbildungen von offenbar mehrjähriger Dauer dergestalt in seinem Innern versperrt, dafs an eine Durchfahrt nicht zu denken war und dafs man ihn — wie weit seine beiden Küsten nach Norden und Westen hin auch auseinander liefen, wie sehr sein mächtiges Bett sich sichtlich erweitern, aufserdem aus den beobachteten Strömungen auf den Zusammenhang mit einer Polar-See sich schliefsen lassen mochte — dennoch eben wegen seiner Undurchdringlichkeit nur als Meerbusen ansehen konnte.

Demnach waren die auf dieser kurzen Sommerfahrt gewonnenen Ergebnisse für die Kenntnifs des Nordens der Baffins-Bai erheblich genug. Das Vorhandensein zweier grofser Eingangsthore zu einem von fernher erblickten offenen Polarmeer war festgestellt; die Umgebungen derselben waren aufgenommen, mit Namen bezeichnet*), an einigen Punkten selbst ausgekundschaftet. Wiewohl

---

*) Die Anzahl der Namen, welche Inglefield kraft seines Rechts als Entdecker namentlich am Smith- und Walfisch-Sund ertheilt hat, ist ziemlich beträchtlich. Wir beschränken uns darauf, einige hervorragende Punkte und Bezeichnungen hervorzuheben. Am Smith-Sund hiefs er das Land im Westen *Ellesmere-*, im Osten *Prudhoe*-Insel; den an der Westküste hinstreifenden Gebirgszug *Prince of Wales range* und die drei Vorgebirge *Cap Isabella, C. Sabine* und *C. Albert*, die jenseit des letzteren erblickte Kuppe *Victoria Head*; an der Ostseite benannte er *Cap Alexander, Cap Hatherton*, weiter nördlich *Cap Douglas, C. Frederick VII*, zwischen letzteren beiden *Lady Franklin's Bay* und eine nahe dem 80° n. Br. aus den

Digitized by Google

Inglefield sich in Folge seiner Nachsuchungen überzeugt hatte, dafs Franklin hierher nicht gekommen war, wies er doch mit Bedeutung darauf hin, wie vermittelst dieser neuentdeckten Wege eine Begegnung mit den Vermissten eher möglich erschien, als wenn man dabei beharrte, den Spuren ihres Verbleibens nachzugehen, und wie die nordwestliche Durchfahrt sich hier noch am ersten gewinnen liefse.

Indem Inglefield auf seinem Heimwege noch die Beechey-Insel besuchte und dort sich durch den knieetiefen Schnee zu der eindrucksvollen Begräbnifsstätte der drei Gefährten Franklin's führen liefs, — der Führer erzählte ihm, dafs ein furchtbarer Bär auf diesem geweihten Boden beständig eine stille Wacht hielt — da vermochte er dem Gedanken einer Untersuchung der Leichname nicht zu widerstehen. Er drang durch das Erdreich, dessen felsenfest gefrorene Massen nur mit grofser Mühe erbrochen wurden, in den Grabhügel des Will. Hartnell ein, öffnete den mit sichtbarer Sorgfalt ausgestatteten Sarg, an welchem kein Knopf und keine Zier des englischen Brauches fehlte, und fand bei genauer Besichtigung des in der Eiseskälte unversehrt erhaltenen Leichnams keine Spur von Scorbut oder einer anderen seuchenartigen Krankheit *). So konnte ihm bei seiner Rückkehr mit Recht nachgerühmt werden, dafs er nicht blos neue Wege zur Auffindung der Vermissten ermittelt, sondern auch den Vermuthungen über die Wohlbehaltenheit derselben während ihres ersten Winteraufenthaltes eine neue Stütze gebracht und den Hoffnungen für die Angelegenheit ihrer Rettung einen neuen Aufschwung gegeben habe.

Neben allen diesen mannichfaltigen Ergebnissen, welche durch die verschiedenen Nachsuchungs-Expeditionen errungen wurden,

---

Fluthen emporsteigende Insel *Louis Napoleon*. — Am Walfisch-Sund erhielt die Insel am inneren Eingange den Namen *Milne*, die grofse zum Polarbassin führende Strafse den Namen *Murchison Strait* u. s. w.

*) Wir finden diese Thatsache (vergl. oben S. 177 Anmerkung) noch erwähnt in der Preisverkündigung der geographischen Gesellschaft zu London vom Jahre 1853, indem Inglefield für seine Entdeckungen die goldene Jahres-Medaille dieser Gesellschaft erhielt. Vergl. *Journal of the Royal Geogr. Society of London* p. 5.

Digitized by Google

sehen wir in dem englischen Volke eine Welt von ungewisser Kundschaft und von Gerüchten umgehen, die in stetem unruhigen Wechsel wenigstens auf kurze Zeit oft tiefer und ergreifender wirkten, als jene ihrem Inhalte nach doch immer wenig befriedigenden positiven Ermittelungen. Wie oft verbreiteten sich nicht Nachrichten, dafs Abtheilungen der Vermissten in den entlegensten Gebieten der Erde, auf den Sandwich-Inseln, in Kamtschatka, in Sibirien, in den weiten Ländern und Inseln der Hudsons-Bai erschienen seien! Wie unermüdlich wiederholten sich nicht die fabelhaftesten Erzählungen von aufgefundenen Flaschen, von niedergefallenen Ballons, welche Franklin entsendet haben sollte! Daneben kam es auch vor, dafs solche Erfindungen in ihrem weiteren Umlauf sich zu einer scheinbaren Schärfe und Bestimmtheit entwickelten, die ihnen auf Wochen und Monate selbst in den Kreisen der Gebildeten einen gewissen Halt gaben. Wir beschränken uns auf ein Beispiel dieser Art: Im Juli 1851 liefen in den englischen Zeitungen Auszüge eines in Localblättern abgedruckten Briefes eines Steuermannes Douglas aus Aberdeen um, dessen Schiff „Flora" im vorhergehenden Winter am Lancaster-Sund eingefroren gewesen war. Die Schiffsmannschaft hatte — dieſs war der Inhalt der seltsamen Erzählung — an der Küste ein Schneehaus erbaut, und war im Februar mit einigen Eskimo in Berührung gekommen. Die Letzteren hatten gefragt: ob sie auch dem „Häuptlinge Franklin" angehörten? und als sie diese Frage mit „Ja" beantworteten, weil sie dadurch Nachrichten über die Vermissten zu gewinnen hofften, hätten jene, bedeutungsvoll nach den Bergen hinzeigend, gesagt: Franklin's Männer seien dorthin schlafen gegangen. Hierauf suchte man sich mit den Eskimo näher zu verständigen und am 27. März kam es dahin, dafs eine Anzahl englischer Matrosen sich mit einigen Eskimo landeinwärts auf den Weg machte, um die bezeichnete Stätte aufzusuchen. Dieser führte über eine unbeschreiblich wilde Winterlandschaft, bald im Zikzak jähe Anhöhen hinauf, dann steile Abhänge hinunter, bald rechts bald links abschweifend. Die Männer erlagen fast unter den unsäglichsten Beschwerden, bis sie am zehnten Tage (5. April) in einem ringsum von terrassenförmig emporsteigenden Bergen umgebenen Thalgrund ankamen. Von hier aus gingen sie noch ein paar (engl.) Meilen

Digitized by Google

weiter und erblickten dann ein schwarzes seidenes Tuch, welches von der Spitze eines in die Erde eingesteckten Stabes entflatterte. An dieser Stelle fanden sie beim Nachgraben zwei Fufs unter der Erde vier Leichname, steifgefroren und unverwest, mit langen rauhen Bärten, starren Zügen, zusammengeschrumpften Gliedern; augenscheinlich waren sie vor Mangel umgekommen. Auf den Armen und der Brust der Todten waren Namen, Kreuze, Schiffe, Sterne u. dgl. eingeschnitten. — Diefs die ganze Kunde, mit welcher der Berichterstatter die Versicherung verband, dafs jene vier Männer der Franklin'schen Mannschaft angehört hätten und dafs Alle in einzelne Abtheilungen zerstreut auf ähnliche Weise umgekommen sein möchten. — Die Erzählung ist wie so viele andere offenbar haltlos, und aller individuellen Anführungen ungeachtet handgreiflich unklar; sie ist längst vergessen. Aber sie giebt ein anschauliches Beispiel der Natur solcher Geschichten. —

Schliefslich haben wir nur noch einer räthselhaften Thatsache zu gedenken, welche in den Frühlingsmonaten des Jahres 1852 plötzlich eine unbeschreibliche Bewegung der Gemüther hervorrief und bis auf den heutigen Tag Gegenstand der verschiedenartigsten Ansichten und Behauptungen geblieben ist. Es ist höchst bezeichnend, dafs sie erst nach elf Monaten und nur durch ein zufälliges Zusammentreffen an die Oeffentlichkeit gelangte und dafs die umsichtigsten Bemühungen nicht vermocht haben, die zum Grunde liegende Erscheinung aus dem schwebenden Halbdunkel zur völligen Klarheit zu bringen.

Am 20. März ging bei der Admiralität aus Portsmouth die Zuschrift eines unteren Schiffsbeamten mit der Anzeige ein: dafs ein gewisser Handelsschiffs-Capitain ihm am vorhergehenden Tage viel von einem im Frühjahr 1851 in der Gegend von Neufundland erblickten Eisberge erzählt habe, auf dessen unteren Flächen ganz deutlich zwei grofse dreimastige Schiffe, beide im Zustande der Einhausung, aber von jedem menschlichen Wesen verlassen, beobachtet seien. Der Erzählende habe seinen Gewährsmann nicht genannt; denn dieser letztere scheine die Nachrichten über das von ihm Gesehene als ein Geheimnifs zu behandeln: vielleicht aus Besorgnifs, dafs sein Stillschweigen über eine so offenbar auf den „Erebus" und „Terror" hinweisende Begegnung ihm zur Unehre

Digitized by Google

oder Verdächtigung gereichen oder doch in Weitläuftigkeiten verwickeln könnte *).

Diese so höchst zweifelhafte Anzeige wurde von der Admiralität nichts desto weniger sofort mit der höchsten Aufmerksamkeit aufgenommen; man setzte alle Mittel in Bewegung, um darüber gewiss zu werden; und als sich in den nächsten Tagen ergab, dafs jenes Eisfeld von der Brig „Renovation" auf der Ueberfahrt von Limerick nach Quebeck im April 1851 gesehen war, und weiter dafs der Schiffscapitain derselben, Coward, sich so eben auf der Fahrt nach Venedig befand, der Steuermann Simpson zur Zeit in Limerick verweilte, ein mit Auszeichnung genannter Passagier J. S. Lynch zu Prescott in Ober-Canada seinen Aufenthalt hatte: traf die Behörde ungesäumt und mit der angelegentlichsten Sorgfalt die geeignetsten Mafsregeln, um von diesen drei Personen bestimmte und gesicherte Mittheilungen und wo möglich auch Abbildungen des Gesehenen zu erlangen. Auf diesem Wege wurden über die fast bereits verschollene Geschichte, deren Hergang und Wesen in dem Gedächtnifs der Augenzeugen bei manchen Einzelnheiten verdunkelt und einseitig ausgeprägt war, beinahe gleichzeitig zu Limerick, Venedig und Prescott drei von einander unabhängige Aussagen von Augenzeugen erzielt. Capt. Ommanney erhielt am 10. April den besonderen Auftrag, sich nach Limerick zu begeben, um an diesem Hafenplatze möglichst vollständige Nachrichten einzuziehen. Es gelang, zwei im Mai und Juni 1851 geschriebene Briefe von Personen **), die an jener Ueberfahrt Theil genommen hatten, und aufserdem auch noch einige Aussagen zu ermitteln. — In vielen Punkten gingen diese Mittei-

*) Als Quelle sind zu vergleichen die in den *Parliam. Papers* von 1852 am Schlufs des Bd. L enthaltenen *Copies of communications between the Admiralty and the Public Authorities at home and abroad, in reference to certain vessels on an Iceberg in the North Atlantic in* 1851, *and supposed to have been abandoned.* 38 S. mit Abbildungen.

**) Beide Briefe schreiben die Schiffe im Eisberge der Franklin-Expedition zu. Der eine (von Lynch) war in dem Localblatt *Limerick Chronicle* 28. Mai abgedruckt; es ist fast unerklärlich, dafs er ganz unbeachtet bleiben und so in Vergessenheit kommen konnte; das einzige noch nachweisliche Exemplar der betreffenden Nummer war im Besitz der Redaction. — Der zweite Brief ist abgedruckt *Times* 8. Mai 1852 (auch *Galign. Mess.* 10. Mai).

Digitized by Google

lungen weit auseinander; es fehlte nicht an unvereinbaren Widersprüchen. Aber in dem Hauptbestandtheil der Erzählung stimmten sie dennoch überein; versuchen wir diese zuerst kurz zusammenzufassen.

Als die Brig „Renovation" im April 1851 bei ihrer Ueberfahrt von Limerick nach Quebeck in die Nähe von Neufundland kam, wurden zahlreiche Ueberreste von Eisfeldern gesehen, welche aus der Davis-Strafse in das Atlantische Meer hinabtrieben. Unter diesen zog besonders ein Eisberg, der bis 30 Fufs aus dem Meeresspiegel emporragte und etwa 2 englische Meilen lang sein mochte *), die Aufmerksamkeit der Schiffsleute auf sich und wurde an einem der Tage vom 17. bis 21. April (zwischen denselben schwanken die Aussagen der Augenzeugen) etwa drei Viertelstunden lang von mehreren Personen mit dem Fernrohr beobachtet. An diesem Eisberge sah man bei hellem Wetter aus einer Entfernung von etwa 5 bis 6 engl. Meilen deutlich zwei verlassene dreimastige Schiffe. Das eine dieser Schiffe stand an einer etwas höheren Stelle aufrecht und unberührt von den Wellen im Eise; das zweite schien mit dem Kiel und unterem Boden im Wasser zu liegen, war indefs ebenfalls noch von dem Eisfelde, welches an dem Eisberge hing, eingeschlossen. Das gröfsere dieser Schiffe — die Schätzungen seines Gehalts bewegen sich zwischen 500 bis 700 Tonnen — lag auf der Seite, nur die drei kleinen Masten und das Bugspriet waren emporgestreckt; das kleinere — von 300 bis 400 Tonnen — stand mit seinen drei Masten, Bramstangen, Marssegeln und Raen noch aufrecht. Der Schiffscapitain, der Steuermann, der Mann am Ruder und auch die anderen Personen behaupteten, diese Schiffe deutlich gesehen zu haben. Allein der Capitain war durch Unpässlichkeit verhindert, seinen Dienst zu versehen, die Fahrt durch die Eisblöcke gefährdet; der Steuermann (Simpson) war, wie es scheint, ängstlicher Natur und nicht zu bewegen, näher hinzu zu fahren. Ob in jenen drei Viertelstunden, oder überhaupt an jenem Tage der Gedanke an die Frank-

*) Angaben über die Breite fehlen. Die Höhe wurde von dem Schiffs-Capitain Coward in seiner Aussage zu Venedig abweichend auf 200 Fufs angegeben!

Digitized by Google

lin'schen Schiffe erwachte, ja ob irgend einer unter der Schiffsgesellschaft von den ausgeschriebenen Preisen wufste, bleibt ungewifs. Die Aussagen darüber widersprechen sich; dafs einige Tage später die Ueberzeugung geltend gemacht wurde: diefs müfsten die Schiffe „Erebus" und „Terror" gewesen sein, ist dagegen unzweifelhaft. Die Nachrichten der Wahrnehmung mögen sich in Canada und in den Vereinigten Staaten verbreitet haben. Am 1. Mai 1852 ging bei der Admiralität ein Brief des Capt. Kerr aus Sligo mit der Anzeige ein, dafs den Passagieren eines mecklenburgischen Auswandererschiffes, welches vom 3. April bis 3. Mai 1851 die Ueberfahrt von dort nach New-York gemacht hatte, ebenfalls zwei verlassene, leck gewordene Schiffe etwas mehr südlich in Sicht gekommen waren. Als sie später die Erzählung der Brig „Renovation" gehört, hätten Alle versichert: sie müfsten dieselben Schiffe bei mehr vorgeschrittener Auflösung des Eisbergs gesehen haben.

Diese Erzählung wurde von manchen Seefahrern sogleich mit entschiedenem Mifstrauen aufgenommen. Der Gouverneur zu St. Johns in Neufundland, der Präsident und die Mitglieder der Handelskammer in St. Johns urtheilten: dafs eine solche Erscheinung von den zahlreichen Fahrzeugen der verschiedensten Art, welche täglich in den dortigen Gewässern kreuzten, nicht hätte unbemerkt bleiben können. Penny erklärte öffentlich *): dafs die angegebenen Umstände allen bisherigen Erfahrungen widersprächen, dafs mindestens 30 bis 40 Jahre dazu gehörten, um Schiffe in der geschilderten Weise auf die Höhe von Eisflächen zu heben; er versicherte in seiner natürlichen Weise, diefs müfsten Landschiffe (*country-ships*) d. h. leere Phantome gewesen sein, und stellte in Abrede, dafs Eisberge von solcher Ausdehnung so weit südwärts gelangen könnten. Sutherland liefs eine noch weiter auf den Thatbestand eingehende, aber doch minder entschiedene Erklärung folgen **). Lieut. Griffiths, der die Schiffe Franklin's bis zu den Walfisch-Inseln geleitet hatte, bestätigte, dafs die angegebenen Merkmale nicht passten. Andere erinnerten an so viele höchst auffallende Gesichtstäuschungen, die arktischen Seefahrern begegnet

*) *Times* 21. April (*Gal. Mess.* 23. April) 1852.

**) *Morning Chronicle* 26. April (*Gal. Mess.* 28. April) 1852.

Digitized by Google

waren, und selbst die Mannschaft der Grinnell-Expedition so wunderbar betroffen hatten. Ganz abgesehen von solchen Bedenken und von den vielfältigen Abweichungen in den Berichten der verschiedenen Personen erschien es Manchen noch ganz besonders verdächtig, dafs das Logbuch der „Renovation", welches der englische General-Consul Dawkins zu Venedig von dem dort anwesenden Schiffscapitain Coward sich vorlegen liefs, in den dem eigentlichen Schiffsjournal hinzugefügten aphoristischen Bemerkungen zwar vorbeitreibender Eisberge wiederholt gedachte, aber von der Erscheinung der in einem derselben eingefrorenen Schiffe auch nicht die leiseste Andeutung enthielt *).

Aber alle diese Einwendungen haben die Ansicht, dafs von der „Renovation" aus die Fahrzeuge Franklin's erblickt wären, nicht beseitigt. Murchison hat in seiner Jahresrede vor der geographischen Gesellschaft zu London sich entschieden für die Wirklichkeit des Anblicks erklärt und tausend Andere haben eine gleiche Meinung bekannt. Der Umstand, dafs die Schiffe nicht eingehauset — denn diefs wurde durch spätere Aussagen festgestellt — und keine Rettungsböte vorhanden waren, führte weiter zu der Vermuthung, dafs diese Geräthe und Schutzmittel von der Mannschaft Franklin's, indem sie im hohen Norden die Schiffe aufgab, mitgenommen sein möchten. Man erinnerte sich an die Schicksale der Amerikaner im Winter 1850 — 51 und gab sich auch jetzt noch dem Glauben hin, dafs die Mannschaft an irgend einer Küste im hohen Norden gerettet und dort, wenn auch in geringer Anzahl, noch lebend angetroffen werden könnte, nachdem die verlassenen Ueberreste der einst mit so glänzenden Hoffnungen entsandten Fahrzeuge — vielleicht erst im Laufe desselben Winters mit den beiden amerikanischen Brigantinen — aus dem hohen Polarmeer jenseit der Wellington-Strafse inmitten eines gewalti-

*) Die *Parliam. Papers* enthalten a. a. O. p. 27 — 28 einen die Tage vom 16. — 21. April umfassenden, vom General-Consul Dawkins vidimirten Auszug aus diesem Logbuch, welches zur Zeit vom damaligen Steuermann Simpson geführt war. Es darf nicht übersehen werden, dafs die dem bestehenden Brauch zufolge angeschlossenen Bemerkungen nur sehr kurz und blos nautischen Charakters sind, mithin dem Schweigen über die erblickten „Schiffe im Eisberge" keine Beweiskraft beizulegen sein dürfte.

Digitized by Google

gen Eisfeldes zu dem Nord-Atlantischen Ocean herabgekommen und zuletzt von den Fahrzeugen „Renovation“ und „Doctor Kneip“ gesehen waren.

Rückblick. Letzte grofse Expedition nach der Barrow-Strafse 1852. Belcher, Kellett, Pullen.

Dergestalt richteten sich am Anfange des Jahres 1852 alle Blicke, vielleicht gespannter als je, auf die unfehlbar nahe bevorstehenden neuen Entschliefsungen der Admiralität für die Angelegenheit der Rettung Franklin's und seiner Gefährten. Die mannichfaltigen Nachrichten der letzten Monate hatten nicht nur einzelne neue Gesichtspunkte ergeben, sondern eine bis dahin ungeahnte Wendung für diese Unternehmungen herbeigeführt. Das einst so bewunderte und hoch gepriesene System der früheren Expeditionen war nunmehr völlig erschöpft. Das Nordgestade des amerikanischen Continents war nach und nach von der Behrings-Strafse bis zum Mackenzie-Strome, und von hier weiter ostwärts bis zu den Ländern der Hudsons-Bai-Gesellschaft ausgekundschaftet; auf dem vermeintlichen Wege der Vermissten waren im Laufe der letzten Jahre von der Baffins-Bai bis zu der westlichen Mündung der Barrow-Strafse in den Melville-Sund, weit über das Cap Walker hinaus, und bis zu dem Westrande der Melville-Insel, alle Küsten und Inseln durchsucht. Aber durch ein vielbeklagtes Verhängnifs waren auch sieben Jahre dahingegangen, ehe das wichtige Ergebnifs, dafs Franklin in den niederen Breiten, im Süden des Lancaster-Sundes, seinen Verbleib nicht genommen hatte, im Gesammtüberblick mit zuverlässiger Bestimmtheit hervortrat.

Jetzt war dieser Zeitpunkt herbeigekommen. Während die bisherigen Anstrengungen und Thaten auf dem weiten Felde der Nachsuchungen lediglich das abschreckend einförmige Ergebnifs hatten, darzuthun, wohin Franklin nicht gekommen oder gegangen war, gelang es dem Walfisch-Capitain Penny, auf einer kleinen, bis dahin kaum beachteten Insel im Norden der Barrow-Strafse

Digitized by Google

die Ueberreste seines ersten Winterlagers zu entdecken. Aber das Verlangen nach Auskunft über seine Weiterfahrt blieb unerfüllt. Es war ein neues vielbeklagtes Verhängnifs, dafs zuletzt Vermuthungen und Combinationen an die Stelle der heifs gewünschten und mit rastlosem Fleifs von Tag zu Tag gesuchten Nachrichten treten mufsten.

Wie weit indefs auch die Gedanken der Einzelnen abschweifen konnten, es ergab sich dennoch eine überwiegende Richtung der Ansichten. Am Rande des mit heimlichem Mifstrauen betrachteten Meeres-Canals neben der Beechey-Insel führten bedeutungsvolle Spuren von Franklin's Schlittenzügen und von Wachtposten noch eine Strecke weiter nordwärts hinauf. In dem oberen Laufe dieses Canals entdeckte Penny nachher offenes Wasser, ein reges animalisches Leben und eine mildere Temperatur zu einer Jahreszeit, in der die niederen Breiten der Barrow-Strafse noch im tiefem Winter begraben lagen.

Diese beiden Entdeckungen — das Winterlager der Vermissten und der offene Wellington-Canal — dazu die ahnungsvollen Combinationen eines gegenseitigen Zusammenhangs derselben in Beziehung auf die Wege und Pläne Franklin's belebten jetzt noch einmal die Hoffnungen auf die Rettung wenigstens eines Resttheils der Vermissten. Die geheimnifsvolle Erzählung von den dreimastigen Schiffen im Eisberge, welche später mitten in die Geschäftigkeit der neuen Ausrüstung fiel und bis zu den arktischen Gewährsmännern ersten Ranges hinauf die lebhafteste Beachtung fand, schien diesen Hoffnungen sogar noch einen neuen Anhalt zu bieten. — Wir sahen, wie auch die inhaltsschwere Frage über die Möglichkeit eines fortdauernden Unterhalts der Vermissten in den arktischen Regionen nicht ängstlich umgangen, sondern mit der rücksichtslosesten Schärfe erörtert war. Die Nachrichten über das Vorhandensein mannichfacher Subsistenzmittel in dem höheren Norden wurden immerfort durch neue Zeugnisse verstärkt*) und selbst

*) Es ist sehr bezeichnend, wie zu dieser Zeit auch in älteren Reisebeschreibungen und Chroniken nach Beispielen einer längeren Ausdauer in den arktischen Regionen gesucht wurde. Mangles hat in seine kleine Sammlung (*Papers and despatches relating to the arctic expeditions* p. 51—58) die allerdings sehr merkwürdige Geschichte der vier Russischen Boots-

Digitized by Google

in diesem Zeitpunkte kamen noch Nachrichten zum Vorschein, welche bestätigten, dafs Franklin mit der ihm eigenthümlichen Entschlossenheit einer mehrjährigen Abwesenheit entgegengesehen hatte. Endlich trug man kein Bedenken, auch darauf Gewicht zu legen, dafs in Folge des offenbar unvermeidlichen Zusammenschmelzens der kühnen Schaar der Bestand der Vorräthe für die Uebrigbleibenden desto länger vorhalten mufste.

Im Januar kamen die fortgesetzten Berathungen im Schoofse der Admiralität zu dem Entschlusse, den Vorschlägen der arktischen Commission gemäfs das Austin'sche Geschwader zu einer neuen Nachsuchungs-Expedition auszurüsten und ihm das Schiff „Nordstern", welches 1850 nach seiner vergeblichen Fahrt zurückgekehrt war, als Stationsschiff für die Beechey-Insel beizugesellen. Denn diese Insel wurde dem Gutachten jener Commission gemäfs zur Basis und zum Proviantdepot der neuen Unternehmungen ersehen und die Verfolgung der Entdeckungen Penny's im Wellington-Canal als Hauptziel der Ausrüstung angenommen. Darin wich der nunmehrige Plan jedoch von den Vorschlägen der Commission ab, dafs es für unerlässlich befunden wurde, den Schiffen von Collinson und M'Clure, deren Ankunft bei dem Banks-Land inzwischen zu erwarten stand, oder für einzelne Abtheilungen ihrer

---

männer mit aufgenommen, welche in den Jahren 1743 — 49 in einem fast ganz hülflosen Zustande an der wüsten Küste von Spitzbergen zurückblieben, dort sechs Jahre ihren Unterhalt fanden und zuletzt, als sie wie durch ein Wunder auf ein zufällig herbeikommendes Schiff gerettet wurden, noch einigen Erwerb in ihre Heimath zurückbrachten. Diese Geschichte erschien zuerst im Jahre 1769 zu St. Petersburg in deutscher Sprache und wurde bald nachher auf Veranlassung des Naturforschers Banks in das Englische übersetzt. Vielen unserer Leser wird sie durch Campe's Darstellung zuerst bekannt geworden sein. (Campe's Sämmtliche Kinder- und Jugendschriften. 4. Ausg. Braunschw. 1829 ff. Bd. 17 S. 83—116). — Der aus Deutschland gebürtige Geograph A. Petermann hat durch verschiedene Abhandlungen und Zeitungsartikel, — in welchen er theils über die Mittel des Unterhalts in den Polargegenden, theils über die Schiffbarkeit des Polarmeeres, über die Aussichten für den Betrieb des Walfischfangs in dem höheren Norden, theils über die Wege zur Rettung der Vermissten auf die anregendste Weise sich aussprach — auf eine glänzend anerkannte und durchaus erfreuliche Weise für die Belebung der Nachsuchungen und für die Aufklärung über den Stand derselben gewirkt.

Digitized by Google

Mannschaft, die des Zieles fehl gehend möglicher Weise in jenen Gegenden umherirrten, einen Theil des Geschwaders mit Vorräthen entgegen zu senden.

Am 10. Februar wurde Capitain Sir Edward Belcher zum Oberbefehlshaber dieses Geschwaders ernannt: ein Seemann, der auf mehrfachen Fahrten nach den entferntesten Theilen der Erde sich durch Ausdauer und Umsicht, durch wissenschaftliche Tüchtigkeit, vor Allem aber durch eiserne Entschlossenheit und eine unerschütterliche Fähigkeit zu ruhiger Ueberlegung ausgezeichnet hatte. Ihm wurde durch die Instruction vom 16. April 1852 der besondere Auftrag ertheilt, mit einem Segelschiff in Begleitung des dazu gehörigen Schleppdampfers — Belcher wählte die Fahrzeuge „Assistance" und „Pioneer" — den Wellington-Canal hinauf zu gehen. Für die Ausführung dieses Unternehmens wurde ihm einerseits zwar in vollem Maſse Freiheit gewährt, je nach Erfordern der Umstände zu handeln: desto dringender aber die äuſserste Vorsicht beim Vorgehen anempfohlen. Man machte es ihm zur strengsten Pflicht, auf seiner Fahrt jenseit der Beechey-Insel unterwegs an geeigneten Punkten Vorräthe für seine Mannschaft und für die Vermissten, nebst Nachrichten über Erlebnisse und über die zur Zeit verfolgten Pläne niederzulegen. Endlich wurde für den Zeitpunkt, in welchem die Vorräthe irgend eines jener Fahrzeuge bis auf den vollen Betrag für 12 Monate verbraucht sein würden, dessen unbedingte Rückkehr noch ganz besonders ausdrücklich befohlen.

Die Anführung der Expedition für die Melville-Insel wurde dem Capt. Kellett übertragen; er sollte mit dem zweiten Segelschiffe und dessen Schleppdampfer („Resolute" und „Intrepid") sich auf ein Jahr an der Melville-Insel festsetzen, und durch auszusendende Streifpartien den etwa umherirrenden Abtheilungen der Schiffe „Enterprise" und „Investigator", so wie auch der Vermissten zu begegnen suchen und für dieselben an geeigneten Punkten fernhin Benachrichtigungen niederlegen lassen. — Die Führung des „Nordstern" und die demnächstige Aufsicht der Station an der Beechey-Insel wurde dem Lieut. Pullen anvertraut. —

Man sieht welch ein aufserordentlicher Fortschritt der Rettungspläne am Anfange des Jahres 1852 hervortrat. Den drei im Jahre 1848 ausgesandten Expeditionen wurden die Landschaften des

Digitized by Google

Mackenzie-Stromes als Vereinigungspunkt bezeichnet; die Expeditionen von 1850 sollten ihren Lauf von drei Seiten zum Banks-Land und zur Melville-Insel lenken. Jetzt war es dahin gekommen, dafs auf zwei früher kaum erreichten Punkten, an der Beechey- und an der Melville-Insel förmliche Stationsplätze errichtet wurden.

Als Capt. Belcher in den Tagen nach seiner Ernennung zu Woolwich erschien, um die Offiziere und Matrosen für seine Fahrt anzuwerben, da sah man von allen Seiten sowohl die Genossen der früheren Fahrten als auch andere Seemänner herbeiströmen, um in die Reihe der Mannschaften einzutreten, oder sich um die Theilnahme zu bewerben. Neben M'Clintock, May, Mecham, Osborn, M'Dougall, Krabbé u. A. waren Lieut. Pim, den nach seiner Rückkehr von St. Petersburg verlangte, auf diesem Wege sich um Franklin und seine Gefährten verdient zu machen, und der Arzt Rob. M'Cormick, der trotz seiner Wunden den sehnlichsten Wunsch hegte, die Expedition zu begleiten, vorzugsweise Gegenstand der allgemeinen Aufmerksamkeit. — Am 21. April lief das Geschwader mit einer vortrefflich ausgewählten Mannschaft aus der Themse. —

Als Lieut. Kennedy einige Monate nachher (7. October) von seiner Erkundungsreise und Ueberwinterung im Prinz-Regents-Inlet nach England zurückkam, überbrachte er zugleich von seinem Besuche der Beechey-Insel (19. Aug.) die erfreulichsten Nachrichten über den ersten Verlauf der Expedition. Belcher war am 14. August nach einem 4tägigen Aufenthalt mit den besten Aussichten die damals offene Wellington-Strafse hinaufgesegelt; Kellett hatte einen Tag später die Fahrt nach seinem Bestimmungsort (Melville-Insel) angetreten. Lieut. Pullen befand sich in voller Thätigkeit, aus den in der Melville-Bai aufgesammelten Trümmern zweier gestrandeter Schiffe ein sehr geräumiges hölzernes Haus zu erbauen, welches den Namen „Northumberland-House" — oder nach dem Landsitze des früheren Ersten Lords der Admiralität Northumberland „Sion-House" — führen und den Zurückkehrenden zum gastlichen Aufenthalt dienen sollte *).

*) Kennedy *A short narrative* p. 164—69. — Leider ist ein Theil des Tagebuchs von Bellot (16. Aug. bis 1. Sept. 1852), in welchen dieser Besuch der Beechey-Insel fällt, verloren gegangen.

Digitized by Google

Zwei Wochen später wurde die Stationsmannschaft noch lebhafter überrascht, als Capt. Inglefield in verhältnifsmäfsig vorgerückter Jahreszeit plötzlich mit dem Dampfer „Isabel" in die Erebus- und Terror-Bai einlief. Er sah sich von Lieut. Pullen über Erwarten reichlich bewirthet und fand ihn dergestalt mit Vorräthen versehen, dafs jedes Anerbieten zur Verstärkung derselben von ihm abgelehnt werden konnte. —

Das Jahr 1853 hat für die Angelegenheit der Franklin-Expeditionen eine lange Reihe unerwarteter Ereignisse und Erfahrungen gebracht.

In den Vereinigten Staaten von Amerika rüstete Henry Grinnell die Brigantine „Advance" abermals in einer seines Namens würdigen Weise aus und überwies sie dem Dr. Kane, der unermüdet und ungeschreckt aus den tausendfältigen Gefahren der Jahre 1850 und 1851 hervorgegangen war und seither nichts sehnlicher wünschte, als das Feld der Nachsuchungen von Neuem beschreiten und seine Beobachtungen über die Natur der arktischen Zone vervollständigen zu können. Der nächste Anlass und ausgesprochene Hauptzweck des Unternehmens war die Rettung Franklin's und seiner Gefährten. Kane übernahm in seiner Instruction die Aufgabe, durch die Baffins-Bai und den Smith-Sund in das sogenannte Polarbassin so weit vorzudringen, als es nur immer möglich wäre. Er führte eine zwar nur kleine aber aufserordentlich kühne und tüchtige Schaar von Begleitern — unter ihnen den Altonaer Astronomen Sonntag — mit sich, die über alle Gefahren und Hindernisse zu triumpfiren und selbst den Nordpol entweder mit ihrem Schiffe oder durch die mit Eskimohunden bespannten Schlitten und Gutta-Percha-Böte zu erreichen hoffte. — Diese Expedition segelte am 31. Mai 1853 von New-York ab; sie hat auf ihrer Polarfahrt einige Orte an der grönländischen Westküste berührt, ist aber seitdem bis jetzt nirgends wieder gesehen. —

Ein überaus sprechender Beweis der thätigen Theilnahme, welche das Schicksal Franklin's und die Anstalten zu seiner Rettung auch in den entferntesten Theilen der Erde fand, wurde der Lady Franklin im März 1853 aus Van Diemens-Land zu Theil. Der dortige Senat, einige Körperschaften und Vereine der verschieden-

Digitized by Google

sten Art hatten durch Sammlungen unter allen Klassen der Einwohner die Summe von 1671 Pfd. Sterl. zusammengebracht und übersandten sie in dankbarer Erinnerung der Verdienste ihres ehemaligen Gouverneurs als einen Beitrag für neue Rettungsversuche. Die bekümmerte Frau sah sich durch anderweite Unterstützung mit Hinzunahme der ihr zu Gebote stehenden Geldmittel in den Stand gesetzt, ihren Schraubendampfer „Isabel" im April wiederum auszurüsten und jenen Plan der Nachsuchungen in den Gebieten jenseit der Behrings-Strafse wieder aufzunehmen, der im vorhergehenden Jahre, fast im Augenblicke der Ausführung, auf die schmerzlichste Weise gescheitert war. Zum Anführer wurde Lieut. Kennedy ersehen, der im vorhergehenden Jahre mit Bellot die Auskundschaftung von Nord-Somerset und Prinz-Wales-Land so erfolgreich unternommen und durchgeführt hatte. Dieser verliefs am 8. April mit 15 Gefährten die englische Küste, um mittelst einer auf mehrere Jahre berechneten Fahrt an den sibirischen Küsten und auf den Landbildungen im hohen Norden jenseit der Behrings-Strafse nach Franklin zu forschen. Ueber den Verlauf der Fahrt gingen zuerst günstige Berichte ein. Desto tiefer verwundete am 3. November 1853 die plötzliche Nachricht, dafs die Schiffsmannschaft in Folge eines Zerwürfnisses mit Kennedy in den letzten Tagen des August zu Valparaiso in eine unheilbare Auflösung gerathen war. Vergebens hatte Kennedy durch die Vermittelung des dortigen britischen Flotten-Capitains und des Consulats die Ordnung herzustellen, vergebens selbst die Anwerbung einer neuen Mannschaft versucht. Ueber die Ursachen jenes Zerwürfnisses fehlen uns nähere Nachrichten; es scheint, dafs die strenge Aufrechthaltung des Mäfsigkeitsprincips, welches Kennedy während der letzten Fahrt mit dem besten Erfolge geübt hatte, dabei zum Grunde lag *). — —

*) Um dieselbe Zeit hatte die unglückliche Lady Franklin Erfahrungen zu bestehen, die ihr Herz fast nicht minder schwer verwundeten, als alle jene Rückschläge und getäuschten Hoffnungen. Der Pfarrer Philipp Gell, der, von Franklin in Van Diemens-Land zum Amte befördert, später dessen einzige Tochter geehelicht und ein Pfarramt in einer Vorstadt von London erhalten hatte, trat im Lauf dieser Tage in öffentlichen Erklärungen mit den gehässigsten Vorwürfen und Ansprüchen gegen Lady Franklin (die

Digitized by Google

Wenden wir unseren Blick von dieser beklagenswerthen Episode auf die gröfsere arktische Unternehmung zurück, so läfst sich denken, wie grofs im Anfang des Jahres 1853 die Ungeduld und wie allgemein das Verlangen war, Nachrichten über den Erfolg der im vorhergehenden Jahre nach der Barrow-Strafse ausgesandten Geschwader einzuholen. Die Admiralität entschloss sich um so bereitwilliger, auf diese Wünsche einzugehen, da ohnedies für zweckmäfsig erkannt wurde, die Vorräthe der Station auf der Beechey-Insel von Neuem zu verstärken und zu ergänzen. Demzufolge wurden das Dampfboot „Phönix" und das Transportschiff „Breadalbane" in entsprechender Weise ausgerüstet, und Inglefield mit der Anführung der Expedition beauftragt. Nachdem die Vorbereitungen vollendet und unter dem lebhaftesten Zudrange eben die Listen der Mannschaft für beide Fahrzeuge geschlossen waren, erschien am 10. Mai der französische See-Lieutenant Bellot vor der Admiralität, um in die Zahl der Mitglieder dieser Expedition aufgenommen zu werden *). Diesem Gesuche zu willfahren, schien

---

Stiefmutter seiner Frau) auf. Er beschuldigte sie mit der rücksichtslosesten Härte, das Vermögen seiner Frau selbstsüchtig verwendet, fahrende Abenteurer und armselige Menschen für die Zwecke der Aufsuchung Franklins unterstützt zu haben. Vergl. *Times* vom 11. Novbr. 1853.

*) Bellot hatte seit der Rückkehr von seiner ersten arktischen Reise nichts unversucht gelassen, um auch die französische Regierung zur Ausrüstung einer Franklin-Expedition zu bewegen. Ueberall abgewiesen, richtete er am 20. März 1853 noch an den französischen Marine-Minister eine letzte Eingabe, in welcher er die ganze Bedeutung und die höchste Dringlichkeit seiner Sache geltend machte. Er zeigt, dafs es nur darauf ankomme, die höchst wahrscheinlich noch vorhandenen Ueberreste der Mannschaft Franklins aufzufinden. Unter den vier grofsen maritimen Nationen des Erdkreises sei Frankreich allein in dieser Angelegenheit der Humanität zurückgeblieben: denn Russland lasse die Nordwestspitze Amerika's und die sibirischen Küsten durchsuchen; die Vereinigten Staaten von Amerika stehen im Begriff, ihre zweite Expedition in der Richtung der Louis-Napoleons-Insel auszurüsten: sie hätten ihm die zweite Befehlshaberstelle angetragen; die englische Regierung rüste zu den acht Schiffen, welche zur Zeit noch im Polarmeer ständen, noch eine Expedition unter Capt. Inglefield; Lady Franklin biete ihm den Oberbefehl einer aus ihrer letzten Habe ausgerüsteten Dampfschiff-Expedition, in welcher sein früherer Capitain Kennedy als zweiter Anführer unter ihm zu dienen bereit sei. — Aber es handle sich nicht blos darum, die Nationalehre Frankreichs durch die Theil-

Digitized by Google

anfangs unmöglich: die Bewerbungen um Theilnahme waren auch diesmal wieder so aufserordentlich zahlreich gewesen, dafs selbst Meldungen der empfehlenswerthesten Personen unberücksichtigt bleiben mufsten. Allein Bellot ruhte nicht; er versicherte, dafs es ihn glücklich machen werde, auch nur ein Brett zum Lager, dazu einen Winkel für sein Gepäck auf dem „Phönix" zu haben, und die französische Gesandtschaft zu London verwandte sich, indem sie die Zulassung Bellots als eine nationale Gunst auffasste, so lebhaft und dringend für ihn, dafs seinem Wunsche zuletzt noch die freundlichste Gewährung zu Theil wurde. In der That hatte Bellot durch seine Thätigkeit und persönliche Liebenswürdigkeit längst die Herzen der übrigen Mitglieder dieser Expedition gewonnen; alle erklärten sich wetteifernd bereit, ihm durch eigene Aufopferung eine angemessene Unterkunft auf dem Schiffe zu sichern.

Obgleich diese Expedition erst am 26. Mai unter Segel ging, wurde man doch schon auf dem Wege zur Baffins-Bai der Ungunst des Sommers 1853 für die arktische Schifffahrt gewahr; die Melville-Bai war mit furchtbaren Packeismassen angefüllt, die Fahrstrafse vielfach gehemmt. Die Ueberfahrt nach der Westseite wurde durch Stürme, Nebel und andere Hemmnisse um mehrere Tage verzögert. Als die Schiffe dann am 29. Juli vor der Croker-Bai anlangten, versperrte eine undurchdringliche Eisbarriere, die sich quer über den Lancaster-Sund hinzog und augenscheinlich während der damaligen Schifffahrtszeit undurchbrochen geblieben war, plötzlich den Weg dergestalt, dafs Inglefield sich genöthigt sah, in dem Dundas-Hafen vor Anker zu gehen. Hier

---

nahme an dieser Sache aller Völker zu wahren, sondern auch um den Ruhm geographischer Entdeckungen und endlich selbst um materiellen Gewinn. Durch eine Reihe mifsgünstiger Umstände sei Frankreich seit der Entdeckung der Neuen Welt nicht der Vortheile theilhaftig geworden, welche der Norden zur Entwickelung der Seemacht und des Handelsreichthums enthielte. Jetzt biete sich dazu die günstigste Veranlassung. Noch sei es Zeit, in diesem Jahre eine Expedition nach der Spitzbergischen See auszurüsten, und unabsehbare Erfolge anzubahnen. — Alle diese Vorstellungen blieben fruchtlos; und Bellot beschränkte sich zuletzt darauf, Urlaub und die Fürsprache der Regierung für seine Theilnahme an der Fahrt Inglefields zu erbitten.

Digitized by Google

gingen der Mannschaft acht volle Tage in ungeduldigem Harren dahin; erst am 6. August öffneten sich die vorgelagerten Schranken unter den Wirkungen des einfallenden Nordwestwindes wenigstens so weit, dafs durch die Kraft des Dampfes die Durchfahrt gegen die Beechey-Insel hin gewonnen wurde. Aber selbst an diesem letzteren Punkte traten noch neue Schwierigkeiten entgegen. Der Zugang der Erebus- und Terror-Bai war durch riesenhafte Eisblöcke verschlossen, an welchen man die Kräfte der Eissägen und des Pulvers ohne Aussicht auf Erfolg verschwendet haben würde. Inglefield sah sich genöthigt, seine beiden Fahrzeuge zum Cap Riley zurückzuführen, um dort eine gesicherte Stelle zum Ausladen der von ihm herbeigebrachten Vorräthe zu ersehen.

Auf der Station der Beechey-Insel warteten der Ankommenden aufserordentliche Ueberraschungen. Man hatte dort nicht blos Nachrichten von der glücklichen Ankunft des Capt. Kellett auf der Melville-Insel, sondern auch von dem ersten überaus glücklichen Erfolge seiner Unternehmungen. Eine von ihm ausgesandte Streifschaar entdeckte nach beinahe drei Jahren die erste Kunde über den Verbleib M'Clure's. Demzufolge war es gelungen, das Schiff „Investigator" am Banks-Land aufzufinden und dem Comm. M'Clure zu begegnen; ja einer seiner Gefährten, der fast gerades Weges von der Behrings-Strafse herkam, harrte bereits seit sechs Wochen auf der Beechey-Insel der ersten Gelegenheit, im Namen und Auftrage seines Commanders M'Clure die Kunde der Wohlbehaltenheit des „Investigator" und der beiden von ihm entdeckten nordwestlichen Durchfahrten nach England zu überbringen. — Dagegen fehlten aber über Capt. Belcher seit seiner Abreise von der Beechey-Insel alle Nachrichten. Lieut. Pullen, der vor vier Wochen den Wellington-Canal hinaufgegangen war, um nach ihm zu suchen und über sein Schicksal Kundschaft einzuziehen, wurde mit steigender Besorgnifs zurückerwartet, da er sich nur auf einen Monat mit Lebensmitteln versehen hatte.

Eingedenk seines Auftrags, vor Allem über den Erfolg der Expedition im Wellington-Canal bestimmte Nachrichten einzuholen, fasste Inglefield auf der Stelle den Entschluss, dem Lieut. Pullen nachzugehen und die Depeschen, welche er für Belcher mit sich führte, wenn sich ihm die Gelegenheit darbieten sollte, in Person

Digitized by Google

zu überreichen. Sobald er die für eine so gefahrvolle Reise nothwendigen Anordnungen getroffen, begab er sich (10. August) mit seinem Walfischboot in Begleitung dreier Männer auf den Weg. Schon am vierten Tage seiner Reise war er so glücklich, bei dem Cap Rescue eine von Pullen wenige Tage zuvor niedergelegte Notiz zu entdecken, aus welcher hervorging, dafs Dieser den Capt. Belcher im Norden des Wellington-Canals aufgefunden und wahrscheinlich die Beechey-Insel längst wieder erreicht hatte. Indem Inglefield nunmehr erkannte, dafs Pullen unterwegs von ihm verfehlt, und durch dessen Zusammentreffen mit Belcher sein Hauptzweck erreicht war: begnügte er sich damit, die von ihm mitgenommene Abschrift der Depeschen an derselben Stelle neben der Benachrichtigung Pullen's niederzulegen und kehrte hierauf zu seinen Schiffen zurück.

Als Inglefield (am 15. August) die Station wieder erreichte, fand er daselbst zwar den Lieut. Pullen, der bereits vor vier Tagen dort eingetroffen war; hörte aber zugleich, dafs Lieut. Bellot am 12. August in Begleitung von vier Männern mit einem Schlitten und einem Caoutchouc-Boot ihm nachgereist sei. Pullen hatte es nämlich nothwendig erachtet, dem Capt. Belcher das Original-Exemplar der für ihn aus England überbrachten Depeschen nach seinem dermaligen Standquartier, 10 engl. Meilen ostwärts vom Cap Becher, zu übersenden, und Bellot hatte es sich nicht nehmen lassen wollen, die kleine Expedition anzuführen. — Es war ein seltsames Mifsgeschick, dafs auch Inglefield und Bellot unterwegs sich wieder verfehlten und dafs man jetzt — nach drei Tagen — nicht mehr hoffen durfte, den Letzteren noch einzuholen. Zudem konnte Bellot leicht die von Inglefield am Cap Rescue niedergelegten Nachrichten gefunden haben, möglicher Weise sogar durch dieselben zur Umkehr bestimmt sein, und in diesem Falle wären durch das abermalige Nachsenden einer Botschaft lediglich neue Verwickelungen entstanden.

Mit dem 17. August folgten einander mehrere ungewöhnlich stürmische Tage, welche die Eismassen ringsum in die wildeste Bewegung brachten. Die beiden Schiffe Inglefields wurden am 20. August, während alle Hände noch unausgesetzt beschäftigt waren, um die Vorräthe an's Land zu bringen, durch den Druck

Digitized by Google

des Eises aus ihrem Standpunkte am Cap Riley aller Anstrengungen ungeachtet in das Bette der Barrow-Strafse hinausgedrängt. In den frühen Morgenstunden des 21. August erreichte die Gefahr den höchsten Gipfel. Ein furchtbares Eisfeld trieb mit reissender Gewalt bei heftigem Südostwind gegen die Schiffe heran. Inglefield, der sich auf dem „Phönix" befand, gab den Mannschaften Befehl, für den schlimmsten Fall auf die Rettung ihres Lebens bedacht zu sein. Zum grofsen Glück hielt dieses Fahrzeug den Stofs der Eismasse unbeschädigt aus; aber das Transportschiff „Breadalbane" wurde am Steuerbord von einem Eisblock getroffen, an den Seiten durchbrochen und sank im Verlauf weniger Minuten, nachdem die Schiffsleute nur mit grofser Mühe sich gerettet hatten, angesichts der Mannschaft des „Phönix", unabwendbar und spurlos, in den Abgrund der erregten See hinab. Nur an dem Wrack eines seiner Böte liefs sich noch kurze Zeit die Stelle erkennen, wo die Eismassen über demselben sich zusammengeschlossen hatten. — —

Und in denselben Stunden mit dieser Katastrophe erfolgte eine Botschaft, von welcher Alle noch unvergleichlich tiefer ergriffen wurden. Die vier Männer, mit welchen Lieut. Bellot zuletzt ausgegangen war, kehrten ohne ihn zurück, um anzusagen, dafs er unter den Stürmen des 18. August in den Fluthen des Wellington-Canals sein Grab gefunden hatte. Wir geben zunächst die Nachrichten über sein Ende *).

Bellot zog vor seiner Abreise von Pullen die nöthigen Erkundigungen ein und hat dieselben auf's Genaueste verfolgt. Er nahm seinen Weg auf der Eisdecke am Ostrande des Wellington-Canals, indem er sich, der Aussage Pullens zufolge, auf eine andauernde Haltbarkeit des Eises verlassen durfte. Die Wanderung

*) Vgl. Pullens Depeschen „*H. M. S. North-Star* 12. und 20. Aug. 1853". Die Aussagen der Männer, welche mit Bellot waren, sind zuerst von Cresswell, dann auch von Pullen aufgenommen. — Höchst lebendig und hinreifsend ist die Darstellung des Lebenslaufes und der letzten Stunden Bellots von Sir James Graham in der berühmten Festversammlung zur Bellot-Gedächtnifsfeier, welche am 4. Novbr. unter dem Vorsitze des Präsidenten der geographischen Gesellschaft, Murchison, in London veranstaltet wurde.

Digitized by Google

war höchst beschwerlich und ging daher langsam von Statten. Als Bellot am fünften Tage (17. Aug.) jenseit des Cap Bowden die Kuppe des Grinnell-Vorgebirges von Ferne erblickte, sprach er sichtlich erfreut seinen Männern Muth ein und kündigte ihnen sein Vorhaben an, bei diesem Punkte zu rasten. Allein zweimal mifslang der Versuch, mit dem Boot über den Meeresstrom zu gelangen, welcher sie von der Küste trennte. Jener Südoststurm, der gleichzeitig den Schiffen Inglefields Verderben drohte, vereitelte alle Anstrengungen. Zuletzt liefs Bellot zwei seiner Männer allein in das Boot steigen und diese erreichten glücklich das Land. Zugleich hatte er darauf Bedacht genommen, durch Schiffslinien eine Verbindung mit den zwei Männern in's Werk zu setzen, damit durch wiederholtes Hin- und Herziehen des Fahrzeugs zunächst Vorräthe und das Gepäck an's Land geschafft würden. Auch dies gelang zu drei Malen. Als das Boot eben zum vierten Male von der Küste abgelassen wurde, glaubten die beiden Männer daselbst zu ihrem Schreck die Eismasse sich nach der Mitte des Canals schwenken zu sehen. Zum Unglück täuschten sie sich nicht. Auf ihre Anfrage rief ihnen Bellot zu: die Linie, an welcher sie das Boot hielten, loszulassen. Hierauf sahen die beiden Männer von einem Hügel am Ufer die losgerissene Eisflarde mit den Gestalten ihrer drei Gefährten unwiderstehlich hinwegtreiben, und zuletzt unter Sturm und Schneegestöber nach und nach verschwinden. Angesichts dieser augenscheinlichen Gefahr trösteten sie sich mit der Hoffnung, dafs die Festigkeit des Eises, welches Jene dahin trug, der Gewalt der Fluthen auf eine Zeit lang widerstehen oder dafs das Boot, welches sie nach sich zogen, ihnen Gelegenheit zur Rettung bieten werde, und begaben sich des folgenden Tages einige Wegstunden abwärts, um am Cap Bowden zu rasten. Nicht lange nach ihrer Ankunft sahen sie die beiden Männer, welche zuletzt an Bellots Seite zurückgeblieben waren, herzukommen. Sie brachten die Nachricht des tiefbeklagten Verlustes.

Die Erzählung dieser Bootsmänner ist in ihrer Einfachheit unbeschreiblich ergreifend. Anfangs trieben sie mit Bellot auf dem offenen Canal unter Schneegestöber mit erstarrenden Gliedern umher, denn ihr Zelt bot keine Abwehr gegen solches Wetter. Dann versuchten sie mit ihren Messern in dem Eisberge der Flarde eine

Digitized by Google

schützende Stätte auszuhöhlen, und nach Bellots Anweisung durch Eisschollen eine Art Schneehaus herzurichten. Am Morgen des 18. August verbrachten sie noch eine halbe Stunde, dicht neben einander sitzend, in ernsten Gesprächen über die Gröfse ihrer Gefahr. Einer der Männer erinnerte an die wunderbare Rettung der Grinnell'schen Schiffe. Bellot sprach durch ein Bibelwort mit ergreifender Fassung sein Vertrauen auf die waltende Hand der Vorsehung aus. Um $8\frac{1}{4}$ Uhr Morgens — Bellot selbst nannte diese Zeit, indem er zuletzt noch nach seiner Uhr sah — erhob er sich, um jetzt, zum dritten Male, zur Umschau auf den Gipfel des Eisberges hart am Rande der Flarde zu steigen, und kehrte nicht zurück. Vier Minuten später folgten die beiden Bootsmänner seiner Spur, aber sie fanden ihn nicht mehr und erblickten nur den Stab, welchen Bellot mit sich führte, in dem offenen Schlunde der wilden See am Fufse des Eisberges. Kein Zweifel, dafs ein heftiger Windstofs ihn von dem glatten Abhange hinabgeweht, dafs die Schwere seiner Rüstung ihn in die Tiefe gezogen hatte! — Niemand hat je seinen Leichnam gesehen. — — Die beiden Männer retteten sich einige Stunden nachher auf ein feststehendes Eisfeld und von diesem auf einer Eisscholle mit dem Ruder des Boots an's Ufer. Das Boot selbst war in der Todesstunde Bellots verloren gegangen. Unter den erschütternden Erfahrungen dieses Tages und durch den gänzlichen Mangel an Nahrung waren ihre Kräfte beinahe aufgerieben, als sie die beiden Gefährten am Cap Bowden nach dreifsig angstvollen Stunden wieder erreichten. —

Neben diesen traurigen Erlebnissen waren auch die Nachrichten, welche Lieut. Pullen von seinem Zusammentreffen mit dem Capt. Belcher überbrachte, nichts weniger als günstig: es liefs sich schon nicht mehr verkennen, dafs sein Unternehmen für die Erkundung der Vermissten vollständig fehlgeschlagen war. Zwar hatte Belcher sich an den ersten Tagen seiner am 14. Aug. 1852 begonnenen Fahrt insofern des günstigsten Erfolges erfreut, als ihm theils durch die Kraft und Tüchtigkeit seiner Fahrzeuge, theils auch wohl durch die aufserordentliche Gunst dieses Sommers ein über alle Erwartung rasches Vordringen im Wellington-Canal gelang. So ankerte er am 17. August, weit über den entferntesten von Penny erreichten Punkt hinaus, im $76\frac{1}{2}$ ° n. Br.

Digitized by Google

vor einem bisher unentdeckten Gebiet, und er hat nicht versäumt, von demselben im Namen seiner Königin förmlich Besitz zu nehmen und ihm die Benennung „Nordbritisches Northumberland" *) beizulegen. Als er hierauf einen unweit der Küste sich erhebenden Berg bestieg, konnte er beim Anblick des zu seinen Füfsen sich ausbreitenden Eismeeres, welchem er den Namen „Northumberland-Sund" ertheilte, sich nicht mehr verbergen, dafs die von allen Seiten sich zusammenschliefsenden Eisfelder schon jetzt (am 18. August!) seiner Fahrt unabwendbar ein Ziel setzten. Er mufste sich glücklich schätzen, als es ihm noch gelang, in der Nähe eine sichere Stelle zur Ueberwinterung der Fahrzeuge zu finden.

An diesem Punkte wurden sofort drei Schlitten mit Böten ausgerüstet, um die Umgegend auszukundschaften. Belcher entdeckte auf der von ihm selbst unternommenen Fahrt im höchsten Nordbritischen Northumberland jenseit des 77° n. Br. Ueberreste eines offenbar längst verlassenen Eskimodorfes, dessen wenige Häuser eine eigenthümliche Sorgfalt, Sauberkeit und Festigkeit der Anlage zeigten, die sich vor den Ansiedlungen des jetzigen Wandervolks der Eskimo merkwürdig auszeichneten. Noch weiter nördlich ergriff er von einer Insel (Exmouth) Besitz, auf welcher man schon keine Anzeichen irgend eines menschlichen Wesens mehr fand, ja selbst die Spuren jedes animalischen Lebens wieder verschwanden. Gleichwohl hat er auf einer noch weiter nördlich erblickten Insel, welche den Namen Nord-Cornwall erhielt, noch die Zeichen der britischen Herrschaft aufgepflanzt.

Der Eindruck der ungestümen offenen Polarsee war äufserst düster und unheimlich. Die in derselben umhertreibenden gewaltigen Eiskolosse erschienen so furchtbar, dafs selbst die Schrecken der Melville-Bai sich gar nicht damit vergleichen liefsen. Belcher sagt ganz unumwunden: „Sollten unsere unglücklichen Landsleute hier von den Eismassen ergriffen und fortgerissen sein, dann ist für ihr Schicksal keine Hoffnung mehr!" — Er wurde bei diesem Anblicke so ergriffen, dafs er sich darin ergab, von weiteren

*) *Northumberland of North Britain.* Den weiter erwähnten Berg nannte er *Mount Percy.*

Digitized by Google

Nachsuchungen in dieser Richtung Abstand zu nehmen, und dieselben auf die Küstenlinie zu beschränken. — Für die Wissenschaft der Erdkunde bleibt es nicht ohne Bedeutung, dafs dem Capt. Belcher bei seinen für die Sache der Vermissten höchst trostlosen Erkundungen das Ergebnifs der Ueberzeugung von dem unmittelbaren Zusammenhange des Smith- und Jones-Sundes mit jenem schreckensvollen nördlichen Polarmeer sich auf's Bestimmteste aufgedrängt hat, und dafs er den Meinungen und Anschauungen des Capt. Penny über die Natur dieser Gegend zwar keineswegs unbedingt beistimmt, gleichwohl aber den Thaten und der natürlichen Einsicht dieses Mannes eine ausgezeichnete Anerkennung nicht versagen kann *).

Im folgenden Frühjahr unternahm Belcher mit seinen Mannschaften noch eine Reihe von Erkundungsfahrten, über welche seine Berichte, so weit diese bekannt sind, nur kurze und fragmentarische Nachrichten darbieten. Für die Auffindung der Vermissten sind sie sämmtlich ohne irgend ein Resultat geblieben. Einer der Offiziere (Commander Richards) drang südwärts bis zum Standquartier des Capt. Kellett vor und brachte die mit grofsem Erstaunen vernommene Nachricht der Wohlbehaltenheit des „Investigator" zurück. Hätte Capt. Belcher den Entschluss zur Rückkehr bis dahin nicht gehegt, so konnte er jetzt über die Nothwendigkeit desselben nicht weiter zweifelhaft sein, da die Grundlagen seiner Instruction in Folge dieses unerwarteten Ereignisses sich wesentlich umgestalteten. Deshalb wandte er sich, sobald seine Schiffe aus dem Zustande des Eingefrorenseins befreit waren, am 14. Juli 1853 zur Beechey-Insel zurück. Die Fahrt begegnete jedoch in Folge des ungünstigen Sommers grofsen Hemmnissen und Schwierigkeiten. Pullen traf ihn während derselben am 26. Juli zehn englische Meilen diesseit des Cap Becher bei Hogarth-Point, und überbrachte von ihm die letzten Nachrichten. Daher ist es noch nicht mit Gewissheit zu sagen, ob es ihm im Sommer oder Herbst 1853 gelungen ist, mit seinen Schiffen das Ziel zu

*) Belchers Bericht vom 2. Sept. 1852: *It is my wish to give him every credit, for he is entitled to much for what he has done. He has evinced a masterly vigorous intellect beyond the usual powers of men not educated for surveying operations. Here, however, I cease.*

Digitized by Google

erreichen. Aus den Umständen, welche den Tod des Lieut. Bellot herbeigeführt haben, läfst sich erkennen, dafs die Eisdecke des unteren Wellington-Canals sich schneller und früher löste, als Pullen gemeint hatte, und auf der Beechey-Insel wurde seitdem täglich der Ankunft des Belcher'schen Geschwaders entgegengesehen. —

Capt. Kellett erreichte auf dem Wege über Cap Hotham, Assistance-Bai, Griffith-, Byam-Martin-Insel u. s. w. nicht ohne mannichfache Gefahren am 2. September das östliche Vorgebirge der Melville-Insel und am 7. die Höhe vor dem Winterhafen. Da er hier indefs bei den dermaligen Verhältnissen des Eises eine sichere Unterkunft für den Winter nicht zu finden glaubte, begnügte er sich, einige Vorräthe für die demnächst beabsichtigten Streifzüge niederzulegen. Hierauf kehrte er nach dem Meerbusen bei der Dealy-Insel zurück, und schlug daselbst sein Winterlager auf. Am 22. Septbr. sandte er fünf vorbereitende Schlittenpartien aus, welche zur Erleichterung der im kommenden Frühjahr beabsichtigten gröfseren Reise an bestimmten Punkten Vorräthe niederlegen sollten. Unter ihnen berührte Lieut. Mecham die etwa 4 engl. Meilen einwärts belegene Stelle jenes denkwürdigen Sandsteinfelsens, der die Inschrift aus dem Winteraufenthalt Parry's 1819—1820 trug; ihm war es beschieden, an dieser Stelle neben der von M'Clintock im Jahre 1851 hinterlassenen Urkunde eine vom Comm. M'Clure im letzten Frühjahr niedergelegte Nachricht aufzunehmen, aus welcher sich ergab, dafs das Schiff „Investigator" in einem seiner geographischen Lage nach genau bezeichneten Hafen des Banks-Landes des Aufgehens des Eises harrte, um die von dem kühnen Seefahrer entdeckte Durchfahrt aus dem Stillen Meer zum Atlantischen Ocean zu vollenden.

Wer möchte beschreiben, welche unaussprechliche Ueberraschung diese Kunde in dem Winterlager bei der Dealy-Insel hervorbrachte! Sie wirkte um so ergreifender, da Capt. Kellett schon am 7. September ohne die entfernteste Ahnung derselben ganz in der Nähe des Fundorts gewesen war. Mit der peinlichsten Ungeduld mochten die Männer zugleich inne werden, dafs während der nahe bevorstehenden langen Winternacht von dem Versuch, die von M'Clure bezeichnete Stelle zu erreichen und aufzufinden, kein Gelingen zu erwarten stand. Sobald aber die Tage

Digitized by Google

der arktischen Finsternifs — auch diefsmal nicht ohne die üblichen Lustbarkeiten — vorüber waren, rüstete Kellett einen mit 6 Hunden bespannten Schlitten, um den Lieut. Pim in Begleitung des Schiffsarztes Dr. Domville mit 9 Männern dorthin zu entsenden. Ehe wir jedoch der Fahrt dieser Männer folgen, wollen wir die Erlebnisse der Fahrt M'Clure's zu überblicken versuchen.

Robert M'Clure als Entdecker zweier nordwestlicher Durchfahrten 1850 — 53. — Schlufs.

Wir verliefsen den Commander M'Clure*) in den für seine ganze Zukunft entscheidungsvollen ersten Tagen des August 1850, mit welchen er auf eigene Verantwortlichkeit gegen den Buchstaben des Befehls der Admiralität es unternahm, das seiner Leitung anvertraute Schiff selbstständig in das Eismeer zu führen, und fern

*) Vergl. oben S. 98. — Folgende biographische Notizen über den ersten Entdecker einer nördlichen Durchfahrt mögen hier ihre Stelle finden: Robert John Le Mesurier M'Clure wurde nach dem Tode seines bald nach der Verheirathung verstorbenen Vaters (des Capt. M'Clure, der unter Abercrombie in Aegypten mit Ehren gedient und auch in der Schlacht bei Abukir gekämpft hatte) am 28. Januar 1807 zu Wexford in Irland geboren. Seine Mutter war im Verlauf eines Jahres nach einander Ehefrau, Wittwe und Mutter geworden. General Le Mesurier, dem der verstorbene Vater einst das Leben rettete, hatte als Pathe versprochen, das Kind zu adoptiren, wenn seine Ehe kinderlos bliebe. So hatte unser M'Clure bis zu seinem 12. Jahre die von Niemand mehr bezweifelte Anwartschaft auf ein unermessliches Vermögen. Der General hatte ihn seit acht Jahren bereits in sein Haus genommen, als er nach 23jähriger kinderloser Ehe von seiner Gattin in drei aufeinander folgenden Jahren mit 3 Söhnen beschenkt wurde. Dennoch zog Le Mesurier die Hand nicht von seinem bisherigen Pflegekinde ab. — M'Clure war zuerst dem Kriegsstande bestimmt, trat aber seiner Neigung folgend zum Seewesen über. Er hat seine Laufbahn auf dem Nelson'schen Schiffe „Victory" begonnen und im Jahre 1836 unter Capt. Back seine erste Seefahrt gemacht. Wir lernten ihn zuerst als Lieutenant der Nachsuchungs-Expedition unter Capt. James Ross 1848—49 kennen.

Digitized by Google

von dem Commodore-Schiff, welchem er zugewiesen war, die Fahrt nach dem Banks-Land anzutreten. Diese letztere ist in ihrem Verlauf und in ihren Ergebnissen eine der merkwürdigsten unter allen bisherigen arktischen Entdeckungsfahrten geworden; wir werden uns indefs um so mehr auf einen zusammenfassenden Ueberblick zu beschränken haben, da der eigene Bericht von M'Clure bereits in einer allgemein zugänglichen deutschen Uebersetzung erschienen ist *).

Wenn M'Clure den Gedanken gehegt hatte, seinem früher angekündigten Entschlusse gemäfs auch jetzt wiederum in direktem Laufe, queer durch das Eismeer im Norden des amerikanischen Continents hin, auf sein Ziel loszusteuern, so sah er sich diefsmal bitter getäuscht. Er mufste sich darauf beschränken, auf seinem stolzen Schiffe mit Beschwerde und Vorsicht dieselbe Bahn zu verfolgen, welche Pullen im vorhergehenden Jahre bereits auf seinen Böten ausgekundschaftet hatte. — Drei wandernde Eskimo, welche am 8. August durch Miertsching bei Point Drew angeredet wurden, erzählten in ihrer Weise: „dafs in den Sommermonaten die Fahrstrafse längs der Küste (von der Barrow-Spitze bis gegen den Mackenzie-Strom) nur 3 bis 5 Meilen breit offen sei; weiter hinauf kämen gewaltige Eismassen, die zwar nur selten näher an die Küste kämen, aber sich auch niemals weiter davon entfernten. Ob es dort Inseln gäbe, wüfsten sie nicht, denn sie kämen zwar mit ihren Kähnen im Laufe eines Tages zu dem Hauptеise, könnten aber von da in den schmalen Strafsen desselben nur noch $\frac{3}{4}$ Tag weiter vordringen, weil ihnen dann hohe und undurchdringlich feste Eismassen in den Weg träten." — Diese Mittheilungen bestätigten sich durchaus. Die Versuche M'Clure's, von der

*) „Die Auffindung der Nordwest-Passage durch Capt. M'Clure" in der *Zeitschrift für allgemeine Erdkunde* Bd. I, Heft 6, p. 419—476 (enth. die Uebersetzung der betr. Depesche von M'Clure, nebst einer kurzen Einleitung und Nachwort von C. Ritter). Das Original dieser Depesche s. *Times* 1853, 21., 22. u. 24. Oct., *Athenaeum* u. sonst. Beachtenswerthe Ergänzungen bieten verschiedene Privatschreiben M'Clure's, z. B. an seinen Oheim, den Geistlichen R. W. Elgee (*Globe* 14. Oct.), an seine Schwester (*Times* 21. Oct.), an Capt. Back (*Globe* 15. Nov., Auszug im *Athenaeum* vom 19. Nov.) und der Brief eines ungenannten Offiziers des „Investigator" (*Times* 20. Oct.) und m. a. Bl.

Digitized by Google

ihm unangenehmen Küstenfahrt abzuweichen, mifslangen nicht blos an der Barrow-Spitze, sondern sogar noch unweit der Mündungen des Mackenzie-Flusses. Denn als er hier bei Nebelwetter angesichts einer vermeintlichen offenen See seinen Lauf nach dem Nordosten unmittelbar gegen das Banks-Land hin richtete, gerieth er in eine ausgangslose Bucht, die ihn zwang, sich wiederum südwärts nach der Küste des amerikanischen Continents zu wenden.

Am 23. August war M'Clure fast gleichzeitig mit Lieut. Pullen, der damals von seiner beabsichtigten Expedition nach dem Banks-Land vergeblicher Sache zurückkehrte, in der Nähe der Mündung des Mackenzie-Stromes. An der Warren-Spitze erregte das feindselige Benehmen und eine Aussage zweier Eingeborenen von einer Schaar weifser Männer, welche sich dort angesiedelt und von welchen einer erschlagen worden sei, anfangs grofse Aufmerksamkeit: bis man sich überzeugte, dafs es sich auch hier nur um eine veraltete unklare Eskimo-Sage handelte. Nachdem M'Clure am letzten August vor Cap Bathurst mit den Eingeborenen verkehrt, schlug er am 6. September vom Cap Parry aus mit endlichem Erfolg die nördliche Richtung ein, und kam von jetzt an auf drei Jahre in Gegenden, die noch von keinem Europäer erkundet waren. — Dieſs ist der Anfangspunkt der eigentlichen Entdeckungsfahrt. — Am 9. Sept. trat ihm die Südspitze — er nannte sie „Nelson's Head" — einer ausgedehnten, mit grünen Bergen, bis 3000 Fufs hoch, bekränzten und von dem Wasserspiegel eines Binnensee's im Innern erglänzenden Landbildung entgegen, welcher er bei seiner Besitznahme den Namen „Baring-Insel" ertheilte. Dem nordostwärts sich hinziehenden Gestade dieser Insel folgend, erblickte die Mannschaft bald ein zweites, im Osten sich erhebendes Land, dem M'Clure den Namen „Prinz Albert-Land" beilegte. Bald befand sich das Schiff in einer zwischen den beiden neuentdeckten Gebieten nordostwärts hinaufführenden Strafse (sie wurde „Prinz Wales-Strafse" genannt), die anfangs ungeachtet des vorhandenen Eises Aussicht auf die Möglichkeit der Weiterfahrt darbot.

In diesem Moment erwachte zum ersten Male in den Seemännern die volle Hoffnung der Durchfahrt zur Barrow-Strafse. Bei Sturm und Nebel liefen sie in die Strafse ein, entdeckten in

Digitized by Google

der Mitte derselben die so benannten „Prinzess-Inseln" und spannten nun, bei hellem Wetter, alle Segel auf, um die noch übrige Strecke — die kaum noch 70 engl. Meilen betragen konnte — zurückzulegen.

Allein schon am 12. September verdunkelte sich bei umschlagendem Winde und unter den ungestüm herantreibenden Packeismassen ihre Zuversicht; die folgenden Tage versetzten sie mitten in den Kampf mit den gröfsten Gefahren und Bedrängnissen. Es kam dahin, dafs dem Commander M'Clure nur die Wahl blieb, ob er das gewonnene Feld durch die Rückfahrt aus der Strafse wiederum aufgeben, oder im Packeise überwintern wollte. Entschlossenen Sinnes, gehoben von der Aussicht, im nächsten Jahre die angetretene Durchfahrt zu gewinnen, entschied er sich für das letztere. Demnach traf er in derselben Weise, vielleicht an gleichen Tagen mit Lieut. de Haven auf den Schiffen des Grinnell-Geschwaders, die dringendsten Vorsichtsmafsregeln zur nothwendigsten Versorgung der Mannschaft für eine etwa hereinbrechende Katastrophe. Sein Fahrzeug suchte er dadurch zu sichern, dafs er es an ein festes Eisfeld anschloss, bei welchem es fortan auf 10 lange Monate verblieb.

Die endliche Aussicht auf die Lösung des Problems einer nordwestlichen Durchfahrt erfüllte M'Clure noch immer zu gewaltig, als dafs er es sich hätte versagen können, vor Allem den nordöstlichen Lauf der Prinz Wales-Strafse bis zur Mündung in die Barrow-Strafse zu verfolgen. Nachdem er zuerst am 10. October einen nahe gelegenen 1500 Fufs hohen Berg bestiegen und von dort aus bei klarem Wetter vergeblich nach einem im Nordosten auslaufendem Bette sich umgesehen, — die Landschaft lag so in Schnee und Eis verhüllt, dafs Land und See sich nicht unterscheiden liefsen — machte er sich am 21. Octbr. in Begleitung von 6 Männern mit einem Schlitten auf, um sich an Ort und Stelle von der Wirklichkeit der vorausgesetzten Wasserverbindung zu überzeugen. Und mit dem unbeschreiblichsten Jubel schlug er am 26. October 1850 angesichts des Meeres der Barrow-Strafse sein Zelt auf. Die erste nordwestliche Durchfahrt, nach welcher seit Jahrhunderten Tausende von Seefahrern mit jedem Aufwande menschlicher Kraft, mit einer fast schwär-

Digitized by Google

merischen Sehnsucht gesucht, sie war von ihm jetzt gefunden. Wer möchte es ihm verargen, dafs seinen freudigen, fast überspannten Ahnungen dieser Tag als ein leuchtender Wendepunkt in der Geschichte der Erdkunde erschien! *).

Im folgenden Frühjahr liefs M'Clure es das erste sein, auf einer der Princess-Inseln, für den Fall einer plötzlichen Vernichtung des Fahrzeugs beim Eisgange, dreimonatliche Lebensmittel niederzulegen. Hierauf sandte er am 18. April drei Schlitten nach verschiedenen Richtungen, um nach Franklin und seinen Gefährten

---

*) Dafs M'Clure gerade dieser nordwestlichen Durchfahrt und dem Tage derselben (26. October) eine aufserordentliche Bedeutung zuschreibt, tritt recht sprechend in dem Briefe an seine Halbschwester 10. April 1853 hervor. Er schreibt u. A. ... *we succeeded in the discovery of the long-sought for North West Passage, which has baffled maritime Europe during the last* 400 *years, thereby adding another laurel to Old England's name and glory, and a memorable event to our dear little Queen's reign.* — In demselben Briefe erzählt M'Clure folgendes Abenteuer, welches ihn betraf, als er von der Entdeckung nach dem Schiffe zurückkehrte: Als der Schlitten noch 15 engl. Meilen von dem Schiffe entfernt war, eilte er seiner Mannschaft voraus, um ihr einen gastlichen Empfang vorzubereiten. Aber bald kam er in einen dichten Nebel, der ihn zwar, so lange es Tag war und er auf seinen Compass sehen konnte, nicht am Fortschreiten hinderte; beim Eintritt der Dunkelheit um 5 Uhr Abends jedoch zum Haltmachen nöthigte. Er hatte die Richtung verloren und befand sich mitten zwischen gewaltigen Eismassen, die gleich Steinblöcken auf dem Hofe eines Steinmetzen dergestalt neben und auf einander lagen, dafs er, zumal da sie mit einer Schneelage überdeckt waren, Gefahr lief, Hals und Beine zu brechen. Erschöpft suchte er sich an der windstillen Seite eines grofsen Eisblockes sein Lager, grub seine Füfse bis zu den Knieen in Schnee ein und verfiel in Folge der Erschöpfung in einen leisen Schlaf. Um Mitternacht erwachte er plötzlich unter dem Scheine eines glänzenden Meteors am Himmelsgewölbe. Das Wetter hatte sich herrlich aufgeklärt und das Licht der Sterne, dazu eine strahlende Morgenröthe erhellten die Gegend, so dafs er seinen Weg fortsetzen konnte. Zu seinem Mifsgeschick fehlte es ihm, als er weiter kam, an Pulver, um durch Signalschüsse die Aufmerksamkeit der Männer auf dem Schiff zu erwecken. Als es endlich tagte, war er unvermuthet 4 engl. Meilen über den Standort des Schiffes hinausgekommen; er bemerkte auf dieser letzten Strecke seiner Wanderung frische Bärenspuren, kam aber doch um 8½ Uhr morgens, nachdem er 25 Stunden bei einer Kälte von 18 Grad ohne Nahrung gewesen war, glücklich und wohlbehalten auf seinem „Investigator" an.

Digitized by Google

zu forschen. Lieut. Cresswell nahm gegen 70 Meilen des Küstenzugs der Baring-Insel auf und überzeugte sich, dafs dieselbe das von Parry so genannte Banks-Land umfasste. Lieut. Wynniatt verfolgte die östliche Richtung. Man hat berechnet, dafs er am 23. Mai nur etwa 15 deutsche Meilen von dem durch Austin nach dem Prinz Wales-Land ausgeschickten Schlitten des Lieut. Osborn entfernt gewesen ist. — Lieut. Haswell nahm die südliche Richtung und er allein hatte das Glück, etwa 70 engl. Meilen von dem Winterlager eine Eskimo-Ansiedlung zu entdecken. Auf diese Nachricht begab sich M'Clure mit Miertsching, dessen Dienste er als unschätzbar preist, dorthin. Er hatte die Freude, ein in idyllischer Einfachheit und wunderbarer Unschuld lebendes Naturvolk kennen zu lernen, welches noch nie mit Europäern in Berührung gekommen war und zu jenen verdorbenen Eskimo-Stämmen, welche mit der Hudsons-Bai-Gesellschaft verkehren, im erfreulichsten Gegensatz stand *). — Aber wie beharrlich und unermüdet sie auch suchten, Spuren einer Anwesenheit oder Nähe der Vermissten fanden sie nirgends. Als einstmals die Mannschaft durch Pemmicanreste, die man in dem Magen eines erlegten Bären fand, in die lebhafteste Aufregung versetzt war, erwies sich bald nachher, dafs das Thier Gelegenheit gefunden hatte, sich eines irgend wo niedergelegten derartigen Theils der eigenen Vorräthe zu bemächtigen.

M'Clure's heifser Wunsch, mit dem Beginn der Schifffahrtszeit im Sommer 1851 an den Auslauf der Wales-Strafse zu gelangen, ging nicht in Erfüllung. Nachdem er sich wie durch ein Wunder aus den tausendfachen Gefahren, mit welchen der Aufgang des Eises verknüpft war, gerettet sah, bot er noch einmal mit beharrlicher Entschlossenheit alle Mittel und Kräfte auf. Es gelang ihm, sich der Barrow-Strafse auf 25 engl. Meilen zu nähern.

*) M'Clure's Brief an seine Schwester enthält deshalb starke Aeufserungen gegen die Hudsons-Bai-Compagnie. „Ist es nicht schmachvoll," ruft er aus, „dafs die Gesellschaft von einem solchen Volke nichts weifs, und dafs ihr Freibrief, der doch wesentlich auf Bemühungen zur Civilisirung der Heiden begründet ist, ein todter Buchstabe bleibt. Aber es ist nur zu klar, dafs sie sich um nichts kümmert, aufser wenn sie Pelzwerk erhandeln kann. Das sollte wahrlich nicht geduldet werden!"

Digitized by Google

Allein am 16. August schlug die Stunde, in welcher nach so langem vergeblichen Ringen und Harren der letzte Rest der Hoffnung verschwand. Die Strafse zeigte sich nach oben mit undurchdringlichen Eismassen erfüllt und das Schiff wurde unwiderstehlich nach Südosten hinabgedrängt. M'Clure fasste daher den Entschluss, bis Nelson Head zurückzufahren, die Baring-Insel an der Westküste zu umsegeln. Er dachte zwischen Banks-Land und Melville-Insel eine zweite Durchfahrt zu gewinnen.

So lange sie noch nicht im offenen Polarmeer waren, ging diese Fahrt über Erwarten glücklich von Statten. Selbst noch auf eine Strecke jenseit der Nelsons-Kuppe weideten die Reisenden ihre Blicke bald an der kühnen Küstenbildung, bald an den Bergreihen und schönen Thälern der von ihnen entdeckten Baring-Insel, welche durch ihren Reichthum an Bisamstieren, Rennthieren, Schneehühnern, Eidergänsen und Enten schon so manchen willkommenen Zuwachs an Vorräthen geschenkt. Aber je weiter sie nach Norden kamen, desto schwieriger wurde die Schifffahrt. Indem sie in den letzten Tagen des August der westlichen Umbiegung der Küste folgten, trieben ihnen Nordweststürme die zerschmetternden Eisblöcke des Polarmeeres entgegen. Mehr als einmal war das winzige Fahrzeug in der augenscheinlichsten Gefahr, zwischen diesen granitfesten Kolossen wie eine Nufsschale zu zerbrechen, oder wie Glas zu zersplittern. Wer die Schilderung dieser Erlebnisse liest, der wird am Ende doch an der „Möglichkeit" eines solchen Untergangs der Vermissten kaum länger zweifeln können. M'Clure war unermüdlich wachsam, er fehlte nie, wo die Gefahr am gröfsten war; eine geübte Schiffsmannschaft folgte mit Eifer und Geschick seinem Wink. Wo die Noth es erheischte, wandte er die grofsartigsten Mittel auf: am 13. Septbr. bahnte er im entscheidenden Augenblick durch ein mit 250 Pfund Schiefspulver gefülltes Rumfafs den Weg durch die verderbendrohenden Massen.

Am 24. Septbr. lenkte M'Clure seinen „Investigator" in eine vor dem Andrängen der wilden Eismassen durch ihre Lage ausnehmend gesicherte stille Bai an der Nordküste der Baring-Insel, für welche er im dankbaren Gefühl der durch die Vorsehung ihm und den Seinen gewordenen Errettung den Namen „Gnadenbucht" (*Bay of Mercy*) gewählt hat. Es war eben noch der letzte Au-

Digitized by Google

genblick, diese Zuflucht zu erreichen, denn schon am folgenden Tage fror das Schiff hart ein, und wir wissen nicht, ob es bis zu dieser Stunde aus seiner neuen Gefangenschaft im Eise wieder befreit ist.

In diesem öden Hafen, dessen Kalksteingestade von jeder Spur des Pflanzen- und Thierlebens entblöfst in ewiger Wildnifs starren, richtete die vereinsamte Schaar das Schiff, welches sie treu und fest unter so mancher Vernichtung drohenden Fährlichkeit bis hierher getragen, zu ihrer Wohnung ein. Am 1. October kündigte M'Clure die Nothwendigkeit einer Einschränkung im Verbrauch der noch vorhandenen Vorräthe an; die Rationen wurden um ein Drittheil vermindert. Bald gewährte indefs die Jagd auf der Baring-Insel, deren Thiere im Winter nicht nach dem Süden wanderten, eine sehr beträchtliche und unschätzbare Aushülfe gegen drohenden Mangel. — Am 26. Octbr. 1851 wurde der erste Jahrestag der Entdeckung der Durchfahrt innerhalb dieser entlegenen Bucht in einem Kreise von Seemännern gefeiert, von denen Manche bange Zweifel hegen mochten, ob jemals irgend Einem von ihnen bestimmt sei, dem Vaterlande die Kunde dieser glorreichen Entdeckung zu bringen.

Im April 1852 unternahm M'Clure eine Schlittenfahrt über das Eis der Meeresstrafse, welche ihn von der Melville-Insel trennte, erreichte (28. April) am Winterhafen die Stelle des berühmten Sandsteinfelsens. Zum ersten Male seit Jahr und Tag betrat er hier eine Stätte, die schon von anderen seiner Landsleute besucht worden war. Hatte er gehofft, hier ein Winterlager der Suchenden oder doch Vorräthe zu finden, so sah er sich schwer getäuscht: er entdeckte nur die von Lieut. M'Clintock niedergelegte Nachricht. Obgleich er kaum voraussetzen mochte, dafs diese Küste so bald wieder von Europäern erreicht werden würde, versäumte er doch nicht, eine kurze Benachrichtigung über seine Entdeckungen, über den Standort seines Schiffes und über die von ihm gehegten Pläne und Aussichten niederzulegen. Wie leicht konnte es kommen, dafs dieses Blatt vor der Mitwelt und Nachwelt zum alleinigen Zeugnifs seiner Thaten und der beharrlichen Pflichttreue der Seinen wurde! Er schrieb, dafs „nirgends eine Spur weder von Franklin und seinen Gefährten noch auch der Mannschaft seines Commo-

Digitized by Google

dore-Schiffes „Enterprise" von ihm entdeckt sei; er hege den Entschluss, noch in diesem Jahre nach England zurückzukehren, unterwegs an der Melville-Insel und am Leopoldshafen *) anzulegen. Sollte nichts weiter von ihm verlauten, dann sei mit aller Wahrscheinlichkeit vorauszusetzen, dafs er entweder in's Polareis gerathen, oder in den Westen der Melville-Insel verschlagen sei. In beiden Fällen hiefse es das Unglück nur noch schlimmer machen, wenn man Hülfe sende. Denn inmitten des Polareises sei jedes Schiff unwiederbringlich verloren." — Diese Urkunde, die den Charakter eines Testaments trägt, am 12. April 1852 am Bord des „Investigator" geschrieben, legte er neben M'Clintocks Nachricht.

Ohne Aussicht auf Hülfe kehrte M'Clure vom Winterhafen zu den Seinen zurück. Dann ging der sonst so günstige Sommer 1852 vorüber, ohne dafs das Eis in der Gnadenbucht sich gelöst hätte. Ein zweiter Winter stand bevor, während die Kräfte der Mannschaft hinschwanden, die Aussichten und Hoffnungen auf Vollendung der Durchfahrt gesunken waren. Am 8. September rief M'Clure die Männer zusammen und kündigte ihnen an: dafs im kommenden April die Hälfte von ihnen das Schiff verlassen müfste; eine Abtheilung werde über den Leopoldshafen, die andere über die Mackenzie-Landschaften in die Heimath zu gelangen suchen. Er selbst wollte mit dem kräftigeren Theil noch ein Jahr ausharren, ob ihm vielleicht 1853 die Durchfahrt gelänge. — Noch einmal feierten diese Männer in ihrer von aller Welt abgeschlossenen Gemeinsamkeit den Tag des 26. October; sie bekämpften das wehmüthige Vorgefühl ihrer Trennung unter Gesang und Tanz und ausgelassener Freude. Niemand in ihrer Mitte ahnte, dafs das am Sandsteinfelsen des Winterhafens niedergelegte Schreiben M'Clure's in diesem Augenblicke schon das Winterlager des Capt. Kellett mit freudigem Enthusiasmus erfüllte.

Im Laufe des Winters 1852—53 trübte sich auf dem „Investigator" die früher so muthvolle Stimmung. Der alte Geist der Kräftigkeit war dahin. Die Dauer der Beschwerden und die auferlegten Beschränkungen erzeugten Schwäche und zunehmende

*) M'Clure hatte unter Capt. James Ross am Erbauen des Vorrathshauses am Leopoldshafen im Sommer 1849 Theil genommen.

Digitized by Google

Krankheiten; jenseit der langen arktischen Nacht lag eine noch dunklere Zukunft. Am 30. März wurde entschieden, dafs eine Abtheilung (26 Mann) ostwärts durch die Barrow-Strafse, eine andere (8 Mann) südwärts durch die Länder der Hudsons-Bai nach der Heimath entlassen werden sollte. Der 15. April wurde als Tag der Abreise festgesetzt. Am 5. April sehen wir M'Clure mit seinen Depeschen und mit Briefen in die Heimath beschäftigt.

Diefs war die Lage der Mannschaft, als Lieut. Pim am 6. April *) bei seiner Ankunft in der Nähe der Gnadenbucht dem von ihm geführten Schlitten voraufeilte, um den „Investigator" wieder zu begrüfsen, den er zuletzt am 31. August 1850 auf dem Schiffe „Herald" an der Seite des Capt. Kellett bei Cap Lisburne in's Eismeer hinaussegeln gesehen. — Seine Gestalt machte den Eindruck einer Erscheinung aus anderen Welten; die Stimme „Lieutenant Pim vom Herald!" erscholl wie ein Zauberruf unter den von unbeschreiblichem Erstaunen ergriffenen Schiffsleuten. Sie vermochten anfangs nicht ihren Sinnen zu trauen. Dann erhob sich der laute Jubelruf der geretteten Schaar. Alle stürzten herbei; die Kranken sprangen aus ihren Hängematten; alle Leiden waren vergessen. Neue Zuversicht und unaussprechliche Freude strahlte in den Blicken der Männer, die aus der Lucke, dem einzigen Ausgange des eingehausten Schiffes, in wildem Gedränge hervorströmten.

Am folgenden Tage machte sich M'Clure mit 8 Gefährten auf den Weg nach der Dealy-Insel; am 15. sollten noch 26 Mann, vor Allem die Siechen und Pflegebedürftigen, nachfolgen. Beide Züge erreichten glücklich ihr nächstes Ziel. Am 19. April schüttelten Kellett und M'Clure, in tiefbewegter Erinnerung ihres letzten Abschieds und der zwischenliegenden Erlebnisse, einander die Hand. Erst am 2. Mai kam der zweite Zug, der nur langsam

*) In dem Briefe von Miertsching, datirt „Dealy-Insel 4. Mai 1853 am Bord der Resolute" (Missionsblatt aus der Brüdergemeine 1853 S. 208 — 210), lesen wir: „Schon war der 15. April zum Aufbruche festgesetzt, unser Schlitten war bereits gepackt und Alles reisefertig, da erscholl am 10. April, nur 5 Tage vor dem bestimmten Termin, eine gar freudige Botschaft, eine Botschaft der Hülfe durch den Herrn." Dennoch ist kein Zweifel, dafs das im Text angegebene Datum (6. April) das richtige ist. — Abweichungen dieser Art in den verschiedenen Berichten sind überaus häufig.

Digitized by Google

sich bewegen konnte und durch die Schwierigkeit des Transports der Kranken (einer unter ihnen war geistig gestört) vielfach gehemmt war. Wie gern Kellett Alle sogleich zu der besser versorgten Station der Beechey-Insel entsandt hätte, so zeigte sich dieſs doch bei deren schwachem Zustande unmöglich; nur 11 Mann konnten unverweilt den Weg dahin antreten; sie brachten die letzten bis jetzt vorhandenen Nachrichten von den Schiffen „Resolute“ und „Intrepid“ *).

Capt. Kellett hatte mit Anbruch des Frühjahrs noch zwei Schlittenzüge organisirt, von welchen der eine unter Lieut. M'Clintock in nördlicher, der andere unter Lieut. Mecham in westlicher Richtung möglichst weithin vordringen sollte. Beide haben sich, nach dem uns bekannten System durch Geleitsschlitten und niedergelegte Vorräthe unterstützt, am 4. April 1853 in Bewegung gesetzt und konnten kaum vor Ablauf einiger Wochen zurückerwartet werden. — Im Lauf des Sommers hoffte Kellett das Dampfboot „Intrepid“ mit den bei ihm angekommenen Männern des „Investigator“ nach der Beechey-Insel, und wo möglich selbst nach England abgehen zu lassen. M'Clure war von ihm, als älterem Offizier, ermächtigt, noch auf ein Jahr zum „Investigator“ zurückzukehren, sofern mindestens 20 Mann kräftig genug und bereit sein würden, freiwillig mit ihm des noch immer erhofften Gelingens der Durchfahrt zu harren.

Auf der Beechey-Insel sah Inglefield bis zum 23. August umsonst der fast stündlich erwarteten Ankunft des Capt. Belcher aus der Wellington-Strafse und daneben auch dem Dampfboot „Intrepid“ von der Melville-Insel her entgegen. Der äufserste Zeitpunkt zur Abfahrt nach England war endlich herbeigekommen; er durfte keinen Tag mehr zögern, wenn er nicht Gefahr laufen wollte, für den Winter in den arktischen Gegenden eingeschlossen zu werden. Die Heimfahrt im Lauf der nächsten sieben Wochen ging glücklich von Statten.

In England verbreitete die mannichfaltige neue Kunde, welche

*) Eine vom Capt. Belcher ausgesandte Streifpartie hat zwar etwas später die „Resolute“ erreicht; es fehlen uns jedoch nähere Nachrichten über diesen Besuch.

Digitized by Google

am 7. October Inglefield in Begleitung des Lieut. Cresswell der Admiralität brachte, unermessliches Aufsehen und eine unbeschreibliche Bewegung der Gemüther. Viele haben darüber Thränen verzweifelter Sehnsucht geweint; Andere haben sie mit Freudenthränen empfangen. Die trostlosen Nachrichten über den Stand der Nachsuchungen, die erschütternde Botschaft vom Tode des Lieut. Bellot erfüllten die Gemüther mit unendlichem Schmerze. Der Untergang des „Breadalbane" erschien Tausenden als bedeutungsvolle Verkündigung einer für die Schiffe „Erebus" und „Terror" ahnungsvoll gefürchteten Katastrophe. Andere zürnten dem Capt. Belcher, weil er es nicht unternommen hatte, die furchtbare Polarsee zu befahren, und die Ueberreste der Vermissten an dem vermeintlichen Zufluchtsorte jenseit des Wellington-Canals aufzusuchen. Einzelne ergossen sich in unzeitigen Spötteleien über solche Hoffnungen: die Fragen über das offene Polarmeer und mildere Klima im höheren Norden erregten einen unerfreulichen Streit. Dem Heldenmuth des Commander M'Clure wurde von allen Seiten die lebhafteste Bewunderung gezollt; aber die Kunde der entdeckten Durchfahrten, in welcher er den höchsten Triumpf seiner Kämpfe und Gefahren erblickte, erschien gar Manchen eher als eine nicht mehr überraschende endliche Enttäuschung über das Wesen des 400jährigen Problems *). Gleichwohl aber haben Seemänner ersten Ranges der durch M'Clure errungenen Lösung die anerkennendste Theilnahme nicht versagt. Der greise Admiral Parry erschien am 26. October in der englischen Provinzialstadt Lynn, um die zu Ehren des Lieut. Cresswell von seinen Mitbürgern an diesem Tage angeordnete Festversammlung durch seine Gegenwart zu verherrlichen. Wenige Tage später, am 4. November, wurde zu London dem Andenken des edlen Bellot jene ergreifende Trauerfeierlichkeit

*) In der That waren jetzt zwei nordwestliche Durchfahrten von M'Clure entdeckt; aufserdem, wie wir sahen, eine dritte aus den Entdeckungen von Kennedy und Rae ermittelt. — Das Problem des grofsen Südlandes wurde in unseren Tagen durch die Entdeckung eines unwirthlichen Südpolarlandes, das Problem der nordwestlichen Durchfahrt wurde am Ende durch drei in fast ewigem Eise starrende Meeresverbindungen gelöst oder vielmehr beseitigt! — Das ist jedoch nur die praktische Seite; denn die wissenschaftliche Bedeutung der gewonnenen Aufschlüsse erhebt sich siegreich aus solcher Verkümmerung der praktischen Interessen.

Digitized by Google

gewidmet, die von der innigsten Theilnahme der Staatsmänner, der Gelehrten und aller Klassen der Nation ein wahrhaft wohlthuendes Zeugnifs giebt.

Als hierauf im Januar 1854 von der Admiralität der Beschluss ausgegangen war, „dafs am kommenden 31. März die Mitglieder der Franklin'schen Mannschaft, falls bis dahin eine Kunde über ihre Rettung nicht einlaufen würde, aus den Schiffslisten gestrichen und als im Dienste des Vaterlandes gestorben betrachtet werden sollten", nahm Lady Franklin noch einmal im Namen der Vermissten und der Humanität mit bewegtem Herzen das Wort. In einer durch die Gewalt ihrer Empfindung unwiderstehlich hinreissenden Eingabe stellte sie der Admiralität vor: dafs noch keine Spur einer Katastrophe des „Erebus" und „Terror" entdeckt, — dafs der Theil des Polarmeeres, nach welchem sie mit höchster Wahrscheinlichkeit ihren Lauf gerichtet, noch gar nicht erreicht, — dafs der hohe Norden nachweislich nicht von Subsistenzmitteln entblöfst, — dafs endlich von Franklin und seinen Gefährten eine baldige Rückkehr nicht erwartet worden sei.

Dieser Schritt hat den Erfolg gehabt, dafs die Admiralität die Ausführung jenes Entschlusses bis zur Rückkehr der zur Aufsuchung der Vermissten entsandten Geschwader hinaussetzte.

Am 4. Mai 1854 hat Capt. Inglefield mit dem Dampfboot „Phönix" seine dritte Fahrt nach der Beechey-Insel angetreten, um allen von dort ausgesandten Nachsuchungs-Fahrzeugen den Befehl zur Rückkehr zu überbringen, sofern nicht die Berathung der älteren dort anwesenden Offiziere von einem längeren Verweilen endliche Erfolge der Nachsuchungen erwarten möchten. Das Transportschiff „Diligence", welches ihn bis zur Disco-Insel begleitete, hat bei seiner Rückkehr von dort (13. Aug.) die Nachricht überbracht, dafs die Fahrt in der Davis-Strafse durch ungewöhnlich starke Anhäufungen des Eises gefährdet und gehemmt gewesen ist. Diefs kann jedoch den bisherigen Erfahrungen zufolge nicht als ein unbedingt ungünstiges Zeichen für die Schifffahrt in den höheren arktischen Gewässern betrachtet werden; vielmehr ist es gar wohl möglich, dafs die Baffins-Bai und besonders der Melville-Sund in Folge des Herabkommens dieser Eismassen eine desto eis-

Digitized by Google

freiere Fläche darbieten und dafs es dem Capt. Inglefield um so leichter gelingen wird, nicht blos die Beechey-Insel zu erreichen, sondern auch im Herbst die von vielen Tausenden mit der höchsten Spannung erwarteten Ergebnisse der letzten Erforschungsversuche nach England zu überbringen.

Die Thaten und Ereignisse, welche den Inhalt unserer Darstellung bilden, bieten manche überraschende Aufschlüsse und daneben seltsame Spiele des Zufalls dar. Aber eine der merkwürdigsten Fügungen bleibt es doch, dafs die erste nordwestliche Durchfahrt von einem Commander entdeckt wurde, der gegen den ausdrücklichen Willen der Admiralität ohne sein Commodore-Schiff dahinsegelte; — dem die ausdrückliche Weisung überkommen war, nicht auf Entdeckungen auszugehen, sondern lediglich die Rettung der vermissten Mannschaft zum Ziele zu nehmen; — und dafs M'Clure (vielleicht bis zu diesem Augenblick!) gerade an der Stelle die Durchfahrt auszuführen hofft, von welcher Capt. Franklin bei dem Unternehmen zur Entdeckung der nordwestlichen Durchfahrt in seiner Instruction entschieden abgemahnt war.

Gedruckt bei A. W. Schade in Berlin, Grünstr. 18.

Digitized by Google

C

No.	
1.	1
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google